

LE PROBLÈME
DE
L'UNIFICATION INTERNATIONALE
DU DROIT COMMERCIAL MARITIME
SON ÉTAT ACTUEL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le 22 Décembre 1932, à 15 heures 30

PAR

S. POËNCES DE LA PLESSE

BORDEAUX

IMPRIMERIE J. BIÈRE

18, rue du Peugue, 18

1932

THÈSE POUR LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

Professeurs honoraires : MM. SAUVAIRE-JOURDAN, $\odot$ I.;
LESCURE $\otimes$. $\odot$ I.; de BOECK, $\otimes$. $\odot$ I, NOAILLES $\odot$ A.
FERRON, $\otimes$, $\odot$ I, Doyen, professeur de *Droit commercial*.
BENZACAR, $\otimes$, $\odot$ I., professeur d'*Economie politique*.
FERRADOU, $\odot$ I., Assesseur du Doyen, professeur d'*Histoire du droit* et chargé d'un cours d'*Histoire du droit privé* (Diplômes d'études supérieures).
MARIA, $\odot$ I., professeur de *Droit romain*.
MARGAT, $\odot$ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *droit international privé* (Licence).
BONNECASE. $\odot$ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit maritime* (3^e année).
PALMADE, $\odot$ A. $\otimes$, professeur de *Droit civil*.
VIZIOZ, $\odot$ I., professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Diplôme d'études supérieures).
BONNARD, $\otimes$ $\odot$ I., $\otimes$, professeur de *Droit administratif* et chargé d'un cours de *Droit constitutionnel comparé* (Diplôme d'études supérieures).
POPLAWSKI, $\odot$ I., professeur de *Droit criminel* et chargé d'un cours de *Législation industrielle*.
BOYÉ $\odot$ A., $\otimes$, professeur de *Droit romain*.
MOUNIER, $\odot$ I., professeur d'*Economie politique* et chargé d'un cours d'*Histoire des doctrines économiques* (Diplôme d'études supérieures).
BIBIÉ, $\otimes$, $\otimes$, professeur de *Droit international public*.
REGLADE, professeur de *Droit constitutionnel et administratif*.
GARRIGOU-LAGRANGE, professeur d'*Economie politique* et *Science financière*, chargé d'un cours de *Législation coloniale* (3^e année).
LABORDE LACOSTE, $\odot$ I., professeur à la Faculté de Droit d'Aix, chargé d'un cours de *Droit civil* (Licence), des cours de *Droit civil* (Capacité) et d'un cours d'*Enregistrement*.
HUBRECHT, $\otimes$ A., agrégé, chargé d'un cours de *Droit romain* (Licence 1^{re} année).

M. ARTIGUELONG, *secrétaire*.
Mme COSTES, $\odot$ A, *secrétaire-adjointe*.
Mme SOUBIE, *bibliothécaire*.

COMMISSION DE LA THÈSE

MM. BONNECASE, professeur.....	Président
M. RÉGLADE, professeur	} Suffragants
M. HUBRECHT, agrégé	

LE PROBLÈME
DE
L'UNIFICATION INTERNATIONALE
DU DROIT COMMERCIAL MARITIME
SON ÉTAT ACTUEL

THÈSE POUR LE DOCTORAT
Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le 22 Décembre 1932, à 15 heures 30

PAR

S. POËNCES DE LA PLESSE

BORDEAUX
IMPRIMERIE J. BIÈRE
18, rue du Paugue, 18

—
1932

*29680



INTRODUCTION

Il est intéressant de remarquer que, parmi les pays dont l'histoire nous est le mieux connue, ce sont toujours ceux qui se sont appliqués au trafic maritime qui ont été les plus commerçants, les plus riches, dont la puissance et la civilisation ont brillé avec le plus d'éclat : Tyr et Carthage, la Grèce et l'Italie; plus tard l'Espagne et la Hollande, l'Angleterre, et dans les temps modernes l'Angleterre encore, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Norvège, la France.

Par là, on peut juger de l'importance du rôle joué par la mer dans la vie des nations. Le « Testament politique de Colbert » en souligne le côté militaire : « le commerce de mer est un des plus puissants moyens pour... rendre pendant la guerre la force d'un Etat plus formidable, et il ajoute « pour apporter le bonheur pendant la paix ». En effet, par la navigation maritime, les relations se nouent entre les peuples, les liens se resserrent, les civilisations les plus différentes prennent contact, des échanges d'idées se produisent : « les mers ne font que joindre les nations qu'elles séparent » dit un proverbe anglais, et nous lisons dans le *Recueil de Pardessus* que les hommes ont eu l'idée de « faire servir à des rapprochements, ce qui semblait destiné à les séparer ».

Surtout la mer favorise le commerce, et par là l'agriculture et l'industrie. C'est cette fonction qu'indiquait Walter Raleigh par ces mots : « Qui tient la mer, tient le commerce, qui tient le commerce, tient la richesse du monde, qui tient la richesse du monde, tient le monde lui-même. »

Grâce à la navigation maritime les pays dont l'économie est différente par suite de leurs richesses naturelles, de leur développement inégalement avancé ou de leur production

spécialisée, peuvent se livrer au négoce le plus utile et procurer ainsi à leur industrie et à leur agriculture les matières premières et les débouchés nécessaires.

La mer, indispensable aux rapports entre nations lointaines, l'est aussi aux relations entre peuples voisins, constituant parfois l'unique voie de communication, parfois simplement la plus économique.

Les avantages qu'un pays retire de la navigation maritime sont grands, surtout lorsque le trafic est fait au moyen de la flotte de commerce nationale, car, suivant le principe anglais, « trade follows flag »; le vice-amiral Besson constatait tristement l'exactitude de cet axiome à propos de la suppression des lignes françaises du Pacifique remplacées par des lignes allemandes.

La mer a donc une influence prépondérante sur le développement des nations. On comprend, dès lors, que les peuples aient entouré de protection leur marine marchande, aussitôt qu'ils ont été assez forts pour le faire, et aient essayé d'établir leur domination sur des parts considérables de l'Océan.

Déjà, dans l'antiquité, les Phéniciens avaient tenté d'interdire la navigation aux peuples dont ils craignaient la concurrence. Rome, au contraire, considérait la mer comme une chose commune.

Mais c'est aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècle, avec l'extension du commerce maritime et l'apparition des grands Etats, que des revendications énergiques se firent jour. Cependant la théorie de la liberté des mers avait ses défenseurs, en Hollande surtout. Le plus illustre est Grotius dont le livre *Mare liberum*, paru en 1609, développe cette thèse et la défend en s'appuyant sur deux idées principales : la mer est libre parce que son usage est indispensable au commerce, à la navigation et aux voyages; elle l'est aussi parce que du fait de sa nature, elle n'est pas susceptible d'appropriation. Cette manière de voir fut soutenue, dans la suite, par différents auteurs : le professeur Boxhorn de Leyde, Jean-Isaac Pontanus, Jean Groningius, de Wismar, etc...

Ce système rencontra la plus vive opposition, car, ainsi

que le dit Desjardins « il n'est presque pas de puissance maritime qui ne revendique sa part de souveraineté sur la mer. »

Un des premiers livres parus dans ce sens fut celui de Gentilis en 1550 de *Advocatione hispanica*... exposant les droits de l'Espagne et de l'Angleterre sur la haute mer. Puis, l'Angleterre, rivale de la Hollande, ne pouvant admettre les idées de Grotius, Selden rédigea et, en 1635, publia le célèbre ouvrage *Mare clausum seu de dominio maris libri duo*... qui prétend établir, en invoquant nombre d'arguments historiques, la possibilité d'un droit de propriété sur la mer au profit de l'Angleterre, et les droits absolus de cette nation, accordant seulement aux autres la faculté de circuler librement.

Les Portugais, par la plume de Séraphin de Frétras revendiquèrent les mers par eux découvertes; Gênes se déclara maîtresse de la mer Ligurienne; le professeur Pacius, Sarpi et d'autres auteurs défendirent les droits de Venise sur l'Adriatique; le Danemark et la Pologne échangèrent *Mare Balticum* et *Antimare Balticum*. La liste des ouvrages soutenant des prétentions de ce genre est interminable, écrit Desjardins. La France ne semble pas avoir pris part à la polémique.

La controverse n'est pas encore éteinte au XVIII^e siècle, l'Angleterre tentant de restreindre à son profit la liberté des mers, et on peut y rattacher, au XIX^e siècle, l'affaire du « Droit de visite ».

Cependant, peu à peu, la théorie de Grotius est admise partout, et la Grande-Bretagne elle-même l'accepte : Sir Travers Twiss a écrit « All these pretentions are now matter of history »; et on lit dans l'ouvrage de sir Lawrence : *War and neutrality in the Far East*, ces mots : « La haute mer est le chemin commun des nations... Personne ne peut s'approprier une partie de l'Océan dans laquelle une autre ne pourrait librement passer. »

Le principe de la liberté des mers est donc acquis, et nulle

puissance ne peut prétendre soumettre à son autorité une part de ces vastes étendues.

Cependant deux restrictions subsistent, traces des revendications abandonnées :

D'abord la mer territoriale : le long des côtes de chaque pays s'étend une zone maritime sur laquelle le pays a des droits spéciaux. La nature de ces droits, et l'étendue de cette zone constituent un problème qui reçoit des solutions diverses.

En second lieu, les peuples n'ont pas complètement renoncé à toute intervention, même en haute mer. En effet, leurs règlements administratifs et leurs lois maritimes propres y suivent leurs navires. Chaque législation nationale tend à faire prévaloir sa solution, toutes les fois qu'un litige surgissant à propos d'une expédition maritime, un de ses nationaux y est intéressé.

Mais, d'après certains auteurs, nous sommes à l'heure actuelle en train de franchir une nouvelle étape : les Etats, après avoir abdiqué au ^{xviii}^e siècle leurs prétentions sur la mer, vont renoncer à leurs législations particulières et y substituer « une loi unique applicable à toutes les mers et dans tous les pays, loi qui ne serait ni anglaise ni américaine... qui serait la loi de tous, une loi élaborée du consentement de tous les peuples, en une journée de paix et de bénédiction. »

Créer un droit de la mer unique, tel est, en effet, le but que se sont donnés les partisans de l'unification. Ce ne serait d'ailleurs, disent-ils, qu'un retour à l'uniformité ancienne, uniformité qui est de l'essence du Droit maritime et du commerce maritime.

Cette réforme aurait l'immense avantage de faire disparaître les conflits de lois qui entravent les échanges, et celui de correspondre à l'esprit d'entente internationale qui se répand actuellement dans le monde. Des résultats ont été obtenus, certaines législations ont adopté des solutions identiques sur quelques points; aussi, les promoteurs de ce mouvement sont-ils pleins de confiance.

Peut-être est-il permis de se montrer moins optimiste. Il semble qu'au cours de l'Histoire, on retrouve sans cesse les

deux tendances : particularisme et uniformité, s'opposant l'une à l'autre, et l'emportant tour à tour, sans qu'aucune ait jamais triomphé complètement. Bien des obstacles se dressent contre la réalisation de ce projet. D'autre part les résultats obtenus sont peut-être moins complets qu'on ne l'avait cru tout d'abord.

Quoi qu'il en soit, l'unification constitue un problème qui, à l'heure actuelle, passionne le monde maritime et fera l'objet de notre étude.

Après avoir essayé de donner, dans une première partie, un aperçu sur la diversité des législations actuelles et sur les efforts faits depuis un demi-siècle en vue de l'unification; dans une seconde partie, nous étudierons les résultats obtenus et les espérances que l'on peut concevoir pour l'avenir.

PREMIÈRE PARTIE

Aperçu sur la diversité des Législations
et les efforts en vue de l'Unification
du Droit commercial maritime

PREMIERE PARTIE

APERÇU SUR LA DIVERSITÉ DES LÉGISLATIONS ET LES EFFORTS EN VUE DE L'UNIFICATION DU DROIT COMMERCIAL MARITIME

A notre époque, les pays qui ont une marine marchande nationale et un droit spécial destiné à régir le commerce maritime sont très nombreux. Ceux qui n'en ont pas encore, même s'ils sont dépourvus de littoral maritime, pensent à en acquérir dans l'avenir ainsi que l'ont montré le traité de Versailles et la Conférence de Barcelone sur les communications et transit. Le nombre des Codes maritimes tend donc à croître bien qu'il soit déjà très élevé comme le prouve la liste des principales législations en vigueur : Code allemand de 1900, droits coutumiers de l'Autriche, de la Hongrie, législation belge révisée en 1908, Codes scandinaves de 1891-1892-1893, coutumes et acts de la Grande-Bretagne, Code hollandais, révisé en 1924-1926, Code espagnol de 1885, Code italien de 1882, législation grecque de 1910, droit coutumier des Serbes, Croates, Slovènes, loi de 1908 en Bulgarie, Code roumain de 1887, Code turc de 1883. En Amérique, à côté de deux importants droits coutumiers, complétés par des acts, ceux du Canada et des Etats-Unis, on trouve les Codes de Costa-Rica, de la République dominicaine, du Guatemala, de Haïti, de Honduras, du Mexique, de Nicaragua, de San-Salvador, de l'Equateur, de l'Uruguay, du Venezuela, du Brésil, du Chili et de l'Argentine. Le Maroc suit un dahir de 1919, l'Espagne a une législation propre, l'Inde obéit au Indian Merchant Shipping Act, l'Australie a des usages et différents acts; le Japon a un Code révisé en 1911, et le Code maritime chinois a été promulgué en 1929.

Bien entendu, chacune de ces législations n'est pas absolument originale et différente des autres. Partout

les mêmes problèmes se posent, parfois plusieurs pays adoptent des solutions semblables ou voisines, aussi on répartit généralement les législations maritimes en trois groupes :

Le groupe anglo-saxon composé de pays peu nombreux, mais desquels dépendent des flottes considérables : la Grande-Bretagne et ses Dominions, les Etats-Unis.

Le groupe germano-scandinave : l'Allemagne émancipée de l'influence française depuis 1861, les pays scandinaves : Suède, Norvège, Danemark, la Finlande.

Le groupe latin, enfin, comprenant les peuples latins d'Europe et d'Amérique, ainsi que certains autres qui se sont inspirés plus ou moins complètement des codes français, italien, espagnol.

Il faut faire une place à part au Maroc, à la Belgique et à la Grèce qui adoptent les principes admis par les congrès internationaux, à la Russie dont la flotte est nationalisée, à la Chine qui semble n'avoir subi aucune influence plus spécialement, mais dont la législation n'est guère connue encore.

On ne peut accepter cette classification qu'avec des réserves. En effet, d'une part, l'opposition entre les groupes n'est pas absolue, souvent des pays appartenant à des groupes différents ont plusieurs solutions communes, et les divergences portent sur des détails. D'autre part, à l'intérieur de chaque groupe les ressemblances sont tantôt très étroites, tantôt très vagues. Ainsi les Etats-Unis ont adopté certaines règles en honneur sur le continent et bien des pays latins ont subi fortement l'influence allemande.

Par suite il est extrêmement difficile, peut-être impossible de distinguer un ensemble de caractéristiques, de grands principes fondamentaux appartenant à chaque groupe de législations maritimes et à lui seul. Similitudes et oppositions s'enchevêtrent portant surtout sur des points particuliers; une comparaison des législations maritimes actuelles se ramènerait à une comparaison d'articles de code et les vues d'ensemble seraient extrêmement difficiles à dégager.

Aussi nous bornerons-nous à rechercher dans chaque groupe les principales particularités.

CHAPITRE PREMIER

ETUDE DES TROIS GROUPES
DE LEGISLATIONS COMMERCIALES MARITIMES

Section I. — Le groupe anglo-saxon.

Le groupe anglo-saxon se caractérise par l'existence d'un droit maritime coutumier. En Angleterre la législation relative à notre matière est constituée par la *Common Law* dont les dispositions sont souvent très anciennes. Le recueil le plus célèbre de ces coutumes, le *Black Book of Admiralty* date des ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles. Mais à côté apparaissent les *Statute Laws*, dont l'importance augmente sans cesse : *Merchant Shipping act*, *Marine insurance act*, *Maritime Convention act*, *Pilotage act*, *Carriage of goods by sea act*. De même aux Etats-Unis, le fond du droit est constitué par des coutumes d'origine anglaise, mais il est complété par les lois d'états et les lois fédérales : loi de 1886 sur l'abandon, *Harter act*, *Bill of lading act*, *Seamen's act*, *Merchant marine act*, loi du 21 septembre 1922; les *Revised statutes* sont relatifs surtout à des matières administratives.

Dans les Dominions anglais on peut noter les mêmes tendances : au Canada, le *Canadian Water Carriage of goods act* complète des usages d'origines anglaise et française. En Australie, aux coutumes anglaises s'ajoutent quelques lois : *Sea carriage of goods act*, *Navigation act* par exemple; l'Inde vient de se donner le *Indian Merchant Shipping Act*. Mais toutes ces lois écrites sont inspirées des acts promulgués en Angleterre et aux Etats-Unis.

Le groupe anglo-saxon se signale aussi par sa tendance à éviter les constructions théoriques et s'applique surtout à

donner des solutions pratiques. On y trouve peu de principes généraux, mais des définitions et des règles de détails.

Ces législations considèrent les navires comme des meubles assimilés à certains égards à des immeubles. Elles se montrent très sévères en matière de propriété nationale; d'après le *Merchant Shipping Act* de 1894, article premier, le navire n'est anglais que s'il appartient pour le tout à des Anglais, et les Etats-Unis, par les lois du 26 juin 1884 et 18 août 1914 ont adopté le même principe. Si le propriétaire est une société, chaque pays a adopté des règles particulières.

La construction nationale n'est pas requise et la composition de l'équipage n'est pas réglementée; cependant le *Merchant Shipping Act* exige des matelots la connaissance de l'anglais; d'autre part, les *Revised Statutes* veulent que tous les officiers soient nationaux des Etats-Unis et le *Seamen's act* impose à l'armateur la présence à bord d'une proportion d'*able seamen*.

Les yachts de plaisance sont soumis au droit maritime aussi bien que les navires de commerce. Les dispositions imposées aux bâtiments anglais varient selon qu'ils effectuent la navigation lointaine, *foreign going*, la navigation côtière, *home trade*.

En ce qui concerne les modes d'acquisition des navires, il faut noter la surveillance dont le *Board of Trade* entoure la construction, et l'exigence générale d'un acte écrit pour la vente.

Les transmissions de propriété font l'objet d'une publicité : en Angleterre une inscription est faite par le *Registrar* sur le *Registry of british ships* qui est tenu dans des ports déterminés, et que le public peut consulter. Tout navire doit obligatoirement y être porté sauf certaines exceptions déterminées. Le *Registrar* inscrit sur le *Registry* le nom du nouveau propriétaire sur le vu de pièces variant selon le mode de transmission. Les mentions du registre qui permettent d'individualiser le navire et indiquent son propriétaire font pleinement foi à l'égard des tiers. Il y a donc intervention officielle obligatoire et de portée absolue dans la transmis-

sion de propriété. Il faut ajouter que le *Registrar* délivre au propriétaire un certificat d'enregistrement sur lequel sont reproduites les mentions portées au registre, qui représente vraiment le bâtiment puisque sa transmission par simple endossement entraîne le transfert de la propriété. Les Etats-Unis ont une organisation à peu près semblable et les *Statuts* révisés, modifiés par le *Merchant Marine Act* de 1920 décident que les transferts de propriété ne seront opposables qu'autant qu'ils auront été enregistrés.

Dans les deux pays les pouvoirs publics ont réglementé la situation des marins tant au point de vue du droit privé, que du droit disciplinaire et pénal, et du régime administratif, par le *Merchant Shipping Act* de 1894, en Angleterre et le *Seamen's Act* de 1915 aux Etats-Unis.

L'institution de l'inscription maritime n'y est pas connue et la profession de marin est libre, mais seuls sont *able seamen* les marins ayant à leur actif trois ans de navigation; les Etats-Unis exigent de plus un âge minimum. De nombreuses lois tendent dans les deux pays à assurer la liberté de l'engagement, qui doit être rédigé par écrit selon la formule indiquée ou approuvée par les pouvoirs publics, avec l'intervention de l'administration. Le congédiement ne peut avoir lieu sans l'intervention d'un représentant de l'autorité publique qui assure la protection des gens de mer. La rupture du contrat d'engagement par le marin semble ne pas être considérée aussi sévèrement dans les pays anglo-saxons qu'ailleurs. La désertion en Grande-Bretagne n'est punie que si elle se produit à l'étranger, mais si elle a lieu dans le Royaume Uni, le marin peut être ramené à bord. Le *Seamen's Act* prononce seulement la confiscation des salaires en cas de désertion et s'impose même aux navires étrangers.

Le rapatriement en Angleterre n'est à la charge de l'armateur qu'au cas de congédiement, encore le marin n'a-t-il rien à réclamer lorsque celui-ci lui procure un engagement équivalent sur un navire anglais partant pour l'Angleterre ou les possessions anglaises; si la rupture a son origine dans un cas fortuit, il doit se faire rapatrier par l'Etat. Le marin

blessé ou qui a contracté une maladie au cours de son service a droit aux soins dans des conditions et dans une mesure qui varie suivant les pays. Mais les lois anglaises et américaines ne prévoient ni le repos hebdomadaire dont les usages assurent d'ailleurs le respect, ni la durée du travail quotidien que l'Australie et la Nouvelle-Zélande fixent à huit heures. La protection des gens de mer est encore assurée par les dispositions concernant les salaires, édictées dans le *Merchant Shipping Act* en Angleterre ainsi que dans le *Seamen's Act* et le *Merchant Marine Act* aux Etats-Unis : insaisissabilité et inaccessibilité partielle, limitation ou interdiction des avances, et en Angleterre, versement des sommes dues en présence d'un représentant de l'administration et en plusieurs fois. La loi américaine du 7 juin 1872, art. 31, attribue un privilège aux marins pour paiement des salaires et le *Merchant Shipping Act* de 1894 le classe à cet égard au troisième rang. Au cas de perte du navire les marins ont droit aux loyers jusqu'au jour du sinistre. Lorsque des accidents atteignent les gens de mer, les Etats-Unis appliquent, faute d'une législation spéciale, la loi sur les employés de chemins de fer et l'Angleterre adopte le système du risque professionnel. Ce pays a, d'autre part, rendu obligatoire l'assurance contre la maladie et l'invalidité et accorde un secours aux marins indigents et âgés.

Le chef de l'expédition est le capitaine, aussi a-t-il des pouvoirs spéciaux ; sa liberté varie selon les actes à accomplir. D'après la loi anglaise, il peut conclure en tous lieux les contrats ayant pour but l'« emploi usuel » du navire ; pour les emprunts à la grosse, le consentement du propriétaire est requis toutes les fois qu'on se trouve sur le lieu de sa résidence ; la jurisprudence des Etats-Unis lui reconnaît d'une façon générale, le droit de faire ce qui est nécessaire à l'expédition et même d'emprunter, mais certains auteurs prétendent que ses pouvoirs sont restreints lorsqu'on est au port-d'attache et il y a des divergences notables entre les jurisprudences des divers Etats. En cours de voyage, les deux pays lui permettent de contracter pour les besoins du navire,

mais il est engagé personnellement s'il n'a pas stipulé l'engagement de l'armateur et que celui-ci ne résulte pas des circonstances. Il peut emprunter à la grosse sans autorisation, s'il ne peut emprunter autrement et qu'il y ait urgence, mais certaines obligations sont imposées aux tiers. Il ne peut recourir à la cargaison que lorsque l'emprunt sur le navire et le fret est impossible. Pour l'hypothèque il lui faut un mandat spécial.

En ce qui concerne le pilotage, il n'y a pas d'organisation unique, cette matière étant régie dans les deux pays par des règlements locaux. Son caractère obligatoire varie d'un port à l'autre, bien que le *Merchant Shipping Act* ait posé le principe de l'obligation. La question de la responsabilité du propriétaire pour les fautes du pilote est tranchée dans un sens par les Etats-Unis, qui ont adopté le principe continental à cet égard, et en sens opposé par la Grande-Bretagne.

Si des agents de l'armateur nous passons à ses créanciers, nous constatons que le crédit maritime a reçu dans les législations anglo-saxonnes une organisation très spéciale : le mort-gage, droit dont la nature est assez confuse et ressemble à un droit de propriété conditionnel. Mais cette institution n'est pas spéciale au droit maritime : elle existe également en droit terrestre. Les formes seules sont particulières. Si, au moment où la dette devient exigible, le créancier n'est pas payé, il entre en possession, devient en quelque sorte propriétaire et a, dès lors, droit au fret. L'enregistrement est indispensable car l'ordre des préférences est celui des dates d'enregistrement. Le mort-gage non enregistré prime cependant les créances chirographaires. Le navire en construction peut faire l'objet d'un mort-gage, il en est de même du navire en cours de voyage, le capitaine n'ayant, s'il se trouve hors des ports de son pays, qu'à endosser des certificats de mort-gage que lui a remis le *Registrar* avant le départ. Le fret et l'indemnité d'assurance ne sont pas compris de droit dans le mort-gage, mais peuvent y donner lieu. La publicité dont ces contrats sont l'objet est confiée en Angleterre au fonctionnaire chargé de tenir le registre des navires. Aux Etats-Unis,

le mort-gage est soumis à une législation semblable dans ses grandes lignes à celle de l'Angleterre, mais en différant dans les détails et surtout par l'existence d'une hypothèque de préférence qui, moyennant certaines conditions, a rang de priorité sur les privilèges nés après son enregistrement.

Le système anglo-saxon des privilèges n'est pas moins spécial. En Angleterre, on distingue trois sortes de « liens » :

a) Les maritimes-liens, indépendants de la possession, atteignant le navire et le fret, ouvrant le droit de suite et l'action in rem. Ce sont : 1^o les créanciers pour sauvetage, pilotage, remorquage; 2^o les créances pour dommages causés par le navire; 3^o pour loyers du capitaine et de l'équipage y compris l'indemnité de renvoi et le rapatriement lorsque les marins sont étrangers; 4^o les débours et obligations du capitaine pour le compte du navire; 5^o les prêts à la grosse.

b) Les Possessory-liens créés par la *Common Law*, basés sur la possession, par exemple celui reconnu aux fournisseurs qui ont réparé le navire.

c) Les Statutory-liens qui donnent le droit d'exercer l'action in rem devant la cour d'amirauté.

On peut noter le petit nombre de privilèges portant sur le navire et le fret dans la législation anglaise, la consécration d'un privilège pour réparation des dommages causés par le navire lorsque ce préjudice a été occasionné par le navire lui-même et par un fait de navigation d'une façon directe ou indirecte (Carver Bulletin, n^o 11 du Comité) et l'absence de protection pour les créanciers contractuels, enfin la nécessité d'une obligation personnelle du capitaine pour l'existence d'un privilège pour les débours et obligations qu'il a contractés en vue de satisfaire aux besoins du navire.

Le rang dans lequel les privilèges viennent sur le navire n'a pas été déterminé par la loi, et la jurisprudence adopte des règles variables tendant, en somme, à assurer le respect de l'équité dans chaque cas. En général les maritimes-liens viennent d'abord, et parmi eux les créances nées d'un abordage ont le premier rang conformément à l'idée que les délits et quasi-délits doivent être réparés avant tout, les créanciers

dont le droit est né d'un de ces faits étant les plus intéressants. Après les privilèges *ex delicto* viennent les privilèges *ex contractu* ou quasi *ex contractu* qui, comme les autres, suivent entre eux l'ordre inverse de leurs dates. Il n'y a pas non plus égalité de rang entre les créances de même nature : les salaires de l'équipage priment les gages et les débours du capitaine. Les privilèges subsistent malgré la vente du navire. La plus grande liberté est accordée quant aux modes de preuve des privilèges.

Aux Etats-Unis, le *Merchant Marine Act* réglemente la question et donne la préférence sur eux à certains mort-gages, mais ils semblent, contrairement à l'Angleterre, établir une relation entre le maritime-lien et l'action *in rem*.

Les créanciers privilégiés jouissent du droit de suite qui n'est pas reconnu aux créanciers chirographaires. Pour assurer la protection de leurs droits, ils peuvent saisir conservatoirement le navire au moyen d'une action *in rem* qui est spéciale aux pays anglo-saxons. En Angleterre cette action appartient aussi à des créanciers non privilégiés qui peuvent saisir et obtenir le navire à condition de respecter les créances privilégiées déjà existantes. Peuvent user de cette procédure notamment : les victimes de l'abordage, le propriétaire auquel on refuse injustement la possession, le créancier hypothécaire, les sauveteurs, remorqueurs, créanciers de salaires et, si le propriétaire n'est pas domicilié en Angleterre ou au Pays de Galles, les créanciers pour certains dommages corporels, pour fournitures, rupture de chartes-parties, les chargeurs dont la marchandise a été avariée. L'action vise le navire même, continue malgré les changements de propriétaire et aboutit à la constitution d'un droit réel. Elle tend tout particulièrement à assurer la protection des commerçants nationaux qui ont traité avec des navires étrangers ou appartenant à des étrangers. Les juridictions compétentes sont : la Cour d'amirauté et exceptionnellement les cours de comtés.

Le système adopté en Ecosse est différent. Les tribunaux compétents sont ceux de droit commun, les *Sheriff courts* et la *Court of session*. Il n'y a pas d'action *in rem*, l'action est

personnelle et permet de saisir d'autres navires appartenant au même propriétaire lorsqu'ils arrivent dans un port écossais. Le seul cas où on trouve en Ecosse quelque chose de comparable à l'action *in rem* anglaise est celui du créancier privilégié qui veut exercer son droit sur le navire même à son passage dans un port écossais; il doit présenter une requête spéciale aux fins de saisie et une autre aux fins de vente forcée. La procédure est très différente de celle suivie en Angleterre.

Aux Etats-Unis la procédure devant les Cours d'Amirauté est inspirée de la pratique britannique bien qu'il y ait des différences; elle est concédée aux créanciers munis d'un privilège maritime donnant droit de suite qui ouvre l'action *in rem* où le navire lui-même est pris comme défendeur et elle semble plus largement ouverte qu'en Angleterre. On trouve de plus des actions *in personam* dans lesquelles on peut saisir un navire devant une cour d'amirauté afin de fixer la compétence du tribunal. Le navire peut être poursuivi devant les juridictions d'états particuliers ou la juridiction fédérale dans le cas d'action personnelle engagée contre le propriétaire absent dans le but de faire autoriser la saisie.

Enfin la réalisation du gage et sa distribution ont reçu dans les pays anglo-saxons une organisation tendant à donner rapidement satisfaction aux créanciers.

A la matière des créances portant sur le navire se rattache la question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire. L'analyse la plus nette du système anglais a été donnée par M. Bonnecase dans son traité: c'est le système de la responsabilité personnelle limitée; le propriétaire ne peut être responsable pour une somme supérieure à 8 ou 15 £ par tonne selon qu'il y a accident causé aux biens seuls ou aux personnes, et M. Bonnecase écrit: « Quelques observations sont nécessaires pour fixer la portée exacte du système anglais: 1° La limitation de cette responsabilité sur la base d'un forfait ne s'applique qu'aux faits illicites du capitaine de navire et des gens de l'équipage; l'armateur reste indéfiniment tenu des engagements contractuels du capitaine,

mais cela n'a pas une très grande importance étant donné le rôle réduit du capitaine à l'heure actuelle sur le terrain contractuel; 2° Le système du forfait ne joue pas indivisiblement pour une même expédition maritime. Si, au cours d'un voyage et d'une manière distincte, des accidents se produisent, le système du forfait joue à propos de chaque accident; 3° Le chiffre du forfait n'a pas été fixé arbitrairement par le législateur anglais, mais bien en conformité de la valeur normale d'un bâtiment susceptible de présenter toute sécurité pour le transport des passagers et des marchandises. Seulement avec le temps, cette évaluation a conduit à des injustices, la responsabilité des propriétaires des bâtiments de grande valeur n'étant pas proportionnellement plus élevée que celle des propriétaires de navires d'une faible valeur. L'unité matérielle de responsabilité prime de façon absolue l'unité en valeur; 4° Malgré tout, le système du forfait traduit chez le législateur anglais la préoccupation, inconsciente peut-être, de la notion de responsabilité réelle. La responsabilité de l'armateur repose bien exclusivement en définitive sur la valeur du navire, mais sur la valeur abstraite et établie en conformité de l'état des constructions navales à une époque déterminée de l'évolution de ces constructions; 5° Cela dit, la responsabilité de l'armateur anglais est surtout une responsabilité personnelle, le droit anglais ne connaissant pas la distinction du patrimoine de mer et du patrimoine de terre quant à la garantie des créanciers de mer. La créance limitée de ceux-ci, une fois née, ressortit au patrimoine général de l'armateur et subsiste, même si le navire a péri entièrement. »

Les Etats-Unis ont adopté un système différent du système anglais et assez voisin du système français. Le propriétaire peut se libérer des dettes ayant leur origine dans les faits et fautes du capitaine et de l'équipage ou des engagements du capitaine agissant dans la limite de ses attributions légales par l'abandon du navire et du fret. Seulement, et ici la loi des Etats-Unis s'éloigne de la loi française pour se rapprocher de la loi anglaise, il peut également se libérer par l'abandon de la valeur du navire et du fret, mais à la différence de

ce qui se passe en Angleterre, il s'agit là d'une valeur réelle et prise après l'accident. La responsabilité se règle par voyage et non par accident. L'abandon en nature ne transfère pas la propriété. On reconnaît à l'affrèteur qui a pris le navire en location pour un certain temps, le droit d'invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité. L'organisation de la responsabilité reçoit aussi un cachet spécial du fait de l'intervention des *trustee*, etc.

Si nous passons ensuite à l'exploitation du navire, nous nous trouvons aussitôt en présence du contrat d'affrètement. L'Angleterre et les Etats-Unis distinguent l'affrètement par charte-partie et le Contract for conveyance in an general ship. Le nombre des exemplaires du connaissement n'est pas réglé par la loi; celui-ci fait foi jusqu'à preuve contraire, conformément à la théorie généralement admise en Angleterre sur le titre au porteur. La loi des Etats-Unis de 1916 indique expressément que le porteur du connaissement a droit à la délivrance des marchandises et que la délivrance dans ces conditions libère le transporteur de toute responsabilité. Le contrat n'est valide qu'autant qu'il ne contient rien de contraire aux lois d'ordre public et cette règle a une importance particulière dans les pays anglo-saxons, à cause du *Harter Act*, du *Carriage of goods by sea act*, des différents *acts* édictés par les Dominions.

La coutume anglo-saxonne ne connaît pas le demi-fret et le fret sur le vide qu'elle remplace par des dommages-intérêts; elle veut que, au cas de perte totale des marchandises par cas fortuit, le fret soit perdu pour le transporteur; s'il y a seulement avarie, le chargeur doit le prix du transport en entier et ne peut se libérer par l'abandon de la marchandise. Si, par suite d'un cas de force majeure la cargaison ne peut être amenée à destination par le navire, rien n'est dû; le droit de rétention assure à l'armateur le versement du fret, en regard duquel il faut placer les obligations incombant au transporteur. L'Angleterre à cet égard est soumise au *Carriage of goods by sea Act* de 1924 qui reproduit, à peu

de chose près, la Convention de Bruxelles que nous étudierons plus loin.

Aux Etats-Unis, la responsabilité du transporteur est réglée par l'*Harter act* qui édicte impérativement au profit de l'armateur ayant fait due diligence avant le départ, l'irresponsabilité pour les fautes ou erreurs *in the navigation or in the management* du navire, c'est-à-dire pour tout ce qui est de la gestion nautique, mais interdit les clauses d'exonération relatives au chargement, garde, arrimage, livraison des marchandises, et même pour toute faute commerciale. Quant aux clauses limitatives, les Etats-Unis n'admettent pas la limitation en elle-même, mais seulement la limitation à la valeur agréée s'il y en a une. La loi de 1916 oblige, d'autre part, l'armateur à vérifier le nombre et l'état des colis, la quantité et la nature des marchandises en vrac. La législation du *Harter Act* a inspiré le *Paramount Act* de l'Australie, le *Shipping and Seamen Act* de la Nouvelle-Zélande et le *Canadian Water Carriage of goods Act* du Canada. Mais les deux premiers pays ont modifié cette législation sous l'influence de la Convention internationale de 1924. Les lois anglaises et américaines réservent la possibilité d'insérer au connaissance des conditions assurant les précautions nécessaires en cas de transport de marchandises spéciales.

Au cours de l'exploitation, le navire est menacé de bien des dangers, le plus grave est l'abordage, et la question des responsabilités qui naissent de cet accident est des plus importantes. Si l'abordage est douteux ou dû à un cas fortuit et de force majeure, les dommages sont supportés par ceux qui les ont subis. L'Angleterre admet le principe de la répartition des dommages proportionnellement aux fautes de chaque navire avec partage par moitié si on ne parvient pas à déterminer la part de responsabilité qui incombe à chacun. En cas de dommage corporel, les propriétaires des navires en faute sont solidairement responsables et un recours est ménagé à celui qui a payé au delà de sa part, cependant les limitations légales et contractuelles, ainsi que les exonérations de responsabilité sont opposables; les victimes ont une action *in*

rem, une action *in personam*. La preuve de la faute est à la charge des réclamants car il n'y a plus de présomption légale mais la jurisprudence anglaise admet la responsabilité de celui qui est en faute même lorsque le lien de cause à effet entre la faute et l'abordage n'est pas vraiment démontré. Le *Maritime Convention Act* de 1911 a adopté l'obligation d'assistance à toute personne en danger. L'action mettant en jeu les responsabilités encourues doit être introduite dans les deux années du sinistre et le recours de celui qui a payé au delà de sa part doit être intenté dans le délai d'un an à dater du jour du paiement; l'un et l'autre délai peuvent être prolongés par la Cour compétente sous les conditions qu'elle jugera convenables et notamment si elle estime que le navire n'a pas pu raisonnablement être saisi avant le terme sur le territoire de sa juridiction ou dans les eaux territoriales de l'Etat auquel appartient le bâtiment demandeur. Le capitaine doit faire une protestation dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port, mais cela n'a d'importance que pour la preuve de l'abordage; au cas où l'accident serait dû à une faute ou erreur commise par le pilote agissant dans ses attributions et dans sa circonscription, l'armateur n'en serait pas moins responsable. La victime jouit d'un privilège assurant le versement de l'indemnité. Les Etats-Unis suivent à peu de chose près des règles semblables. Cependant la violation d'un règlement international et la fuite du navire après abordage entraîne pour eux présomption de faute; d'autre part, ils n'exigent pas de protestation à l'arrivée et ne connaissent pas la prescription, pour les actions nées d'un abordage. Les Cours de districts, si elles sont compétentes *in rem* ou *in personam* d'après les règles ordinaires, les tribunaux de droit commun, s'il s'agit d'une action *in personam* de leur compétence acceptent de trancher les litiges relatifs à un abordage même survenu entre navires étrangers que le sinistre se soit produit dans les eaux territoriales ou en haute mer, tandis qu'en Angleterre la Haute Cour se reconnaît le droit d'intervenir seulement si le navire en faute est arrêté dans les eaux territoriales ou si la citation est remise au défendeur sur le sol britannique.

La loi anglaise décide qu'après l'abordage l'assistance en mer est obligatoire, elle en fait même depuis 1911 une obligation générale s'il y a des personnes en danger de mort; la contravention à cet égard serait un délit. La législation anglo-saxonne assimile l'assistance et le sauvetage sous le seul nom de *salvage*. Le droit à l'indemnité est reconnu au sauveteur, mais la jurisprudence annule les conventions portant sur une somme exagérée bien que les textes législatifs n'indiquent rien à cet égard; lorsqu'il y a sauvetage de vies humaines la rémunération est versée en Angleterre par l'armateur, ou si le navire n'a plus une valeur suffisante par le *Mercantile Marine Fund*. Les sauveteurs de personnes interviennent au partage de l'indemnité allouée pour sauvetage des biens le cas échéant. La loi exige comme condition le résultat utile, c'est-à-dire non le sauvetage complet, mais simplement que le sauveteur ait contribué à la mise en sûreté du navire, la jurisprudence se montre d'ailleurs assez large. Lorsqu'il n'a pas un droit basé sur l'assistance, le sauveteur peut réclamer le remboursement des frais et avaries et même une rémunération s'il y a *engaged service*. L'indemnité est répartie entre les sauveteurs par le juge sans qu'aucune règle s'impose à lui sur ce point. La prescription de l'action en réclamation d'indemnité est régie par une disposition semblable à celle applicable à l'abordage.

Le droit des Etats-Unis en cette matière ressemble dans les grandes lignes à celui de l'Angleterre; l'assistance est due après l'abordage, mais il ne semble pas y avoir obligation générale de secours aux personnes. La convention avec stipulation d'une indemnité peut, d'après les tribunaux être annulée en cas d'exagération de la somme indiquée. La répartition entre les sauveteurs est laissée à l'appréciation du juge.

L'avarie commune est, d'après le *Marine Insurance Act* de 1911, le sacrifice ou la dépense extraordinaire qui a été raisonnablement engagé en cas de péril pour sauver les propriétés du risque commun. En principe, les cargaisons clandestines et celles en pontée entrent dans la masse débitrice s'il y a lieu mais ne peuvent être remboursées, cepen-

dant il y a de notables divergences dans l'application de ce principe.

Pour qu'un dommage soit porté à la masse créancière, peu importe que le sacrifice ait ou non un résultat utile, il suffit que l'acte ait été décidé librement pour assurer la « sécurité commune » et que le navire ainsi que sa cargaison soient parvenus au port de destination. Aucune formalité préalable n'est exigée, mais, en Angleterre, il faut que le danger ait été bien réel. S'il avait sa cause dans une faute antérieure, il y aurait tout de même avarie grosse, cependant, au cas de vice propre du navire ou faute personnelle de l'armateur, celui-ci serait privé de son recours contre les chargeurs. Il ne pourrait pas non plus réclamer de contribution si le sinistre avait pour origine une faute du capitaine, même s'il avait stipulé la *Négligence-cause*.

A propos de la masse créancière, il faut remarquer l'existence de l'avarie-fret inconnue des législations latines. Les marchandises sacrifiées sont comptées pour leur valeur au port de débarquement, et pour celles avariées, on détermine la somme à bonifier en avarie commune au moyen du règlement par différence. Lorsque le navire a subi des avaries on inscrit le montant de la dépense qui aurait été faite normalement par un armateur diligent. Le forçement de voiles, à la différence du forçement de vapeur, n'est pas admis comme avarie grosse à moins qu'il n'ait pour but le renflouement du navire échoué.

En ce qui concerne la répartition des dommages, l'Angleterre se caractérise par ce fait qu'elle impose à l'armateur la contribution pour toute la valeur du navire à destination, et pour le fret entier, déduction faite des dépenses de navigation qu'il n'aurait pas supportées si le navire avait été perdu, encore cette déduction n'est-elle pas permise lorsque les dépenses ont été bonifiées en avaries communes. Les chargeurs contribuent pour la valeur nette des marchandises, excepté lorsque le fret avait été stipulé payable à tout événement, dans ce cas, ils contribuent aussi pour la valeur du fret qui n'a été sauvé que grâce au sacrifice.

Les Etats-Unis suivent des règles assez ssmbables; cependant ils exigent que le sacrifice soit ordonné par le capitaine en personne et décident qu'il y a avarie commune même lorsque le danger n'était pas réel, si le capitaine a raisonnablement pu le croire tel. Lorsque ce danger a son origine dans une faute du capitaine, la jurisprudence, admettant la *Jason-clause* permet à l'armateur de se réserver par connaissance un recours en contribution s'il s'agit d'une faute dont il est irresponsable d'après le *Harter Act*. Les Etats-Unis se séparent encore de l'Angleterre à propos des marchandises chargées en pontée dans le petit cabotage qui ne sont pas remboursées, lorsqu'elles sont sacrifiées et pour la contribution du fret : celui-ci compte dans la masse débitrice selon les Etats, tantôt pour la moitié comme en France, tantôt pour les deux tiers comme en Allemagne.

En matière d'assurance, la législation anglaise maintient le caractère indemnitaire de l'assurance et punit l'exagération des valeurs assurées ainsi que l'assurance sans intérêt, ce qui n'empêche pas en fait l'insertion de la clause *insurance proof insured interest*, toujours respectée. En Angleterre, comme aux Etats-Unis, les clauses de la police sont interprétées dans un sens favorable à l'assuré. Des dispositions légales en Angleterre, et la coutume aux Etats-Unis protègent l'assureur contre le dol, les fausses déclarations, etc., de l'assuré. Cependant le *Marine Insurance Act* de 1906 décide que celui-ci n'est pas tenu de porter à la connaissance de l'assureur les faits que ce dernier est censé connaître en raison de son métier. Quand l'assurance est faite par mandataire, l'agent de l'assuré doit faire connaître à l'assureur les faits qui lui importent, à moins qu'il ne les ait appris trop tard. L'*Act* de 1906 rend le courtier responsable de la prime envers l'assureur, mais lui concède pour le remboursement un privilège sur la police d'assurance jusqu'à ce qu'il se dessaisisse de cette police. L'assureur n'est obligé de remettre la police que si on lui offre le versement de la prime, car la quittance y est inscrite, mais ne jouit pas d'un privilège. Lorsque la police est à ordre, le porteur se voit opposer toutes les excep-

tions opposables à l'assuré. Le fret peut être assuré; il en est de même du profit espéré, et des salaires de l'équipage; cependant, aux Etats-Unis, le capitaine seul, peut assurer son salaire. En un mot, pour les pays anglo-saxons, toute personne a un intérêt assurable lorsqu'elle a un rapport de droit avec la chose ou l'entreprise mise en risque, tel qu'elle a avantage à la bonne arrivée de la chose, ou à la bonne fin de l'entreprise, tandis qu'elle subirait un préjudice en cas de perte ou dommage survenu à cette chose, ou encourerait une responsabilité; ainsi, les créanciers ayant un mort-gage sur le navire peuvent contracter une assurance, ce qui est en accord avec le droit de propriété conditionnel qu'ils ont sur le navire, mais il n'en est pas de même de l'actionnaire d'une société d'armement.

En cas d'assurance cumulative, la coutume anglo-saxonne, confirmée en Angleterre par le *Merchant Marine Act* veut que l'assuré ait le droit de choisir, parmi les assureurs avec lesquels il a contracté, celui auquel il réclamera le versement de la prime, et celui-ci demandera aux autres assureurs une part proportionnelle au montant de leur assurance. Mais aux Etats-Unis, la pratique a abandonné la règle coutumière pour suivre le système du groupe latin : nullité des contrats en commençant par les plus récents jusqu'à ce que ceux subsistant ne couvrent pas une valeur supérieure à celle du navire, qui, pour tous les pays anglo-saxons doit être évaluée au moment du risque. S'il y a assurance partielle, l'assureur est tenu d'une partie du sinistre proportionnelle à la part assurée. Si au contraire elle est supérieure, on prononce la réduction ou même, en cas de fraude, la nullité de l'assurance. L'assurance peut couvrir non seulement les risques courus en mer, mais encore ceux se produisant sur terre s'ils se rattachent au voyage maritime. L'assureur supporte la charge de la contribution aux avaries communes. Il peut insérer la clause franc d'avaries et l'assurance contre le risque de *total and constructive total loss only* est valable ainsi que celle *free of damage absolutely*.

L'assureur répond, en principe, des risques de guerre, et

aussi des fautes de l'assuré lorsqu'elles ne sont pas voulues, et des risques produits par la faute ou la négligence du capitaine. La jurisprudence des Etats-Unis suit le même principe. Le vice propre du navire et des marchandises n'est pas couvert, mais peut donner lieu à une assurance spéciale.

L'assurance peut être conclue au temps ou au voyage mais dans ce dernier cas, d'après le *Marine Assurance Act*, si le risque ne commence pas dans un délai raisonnable, l'assureur peut demander la nullité du contrat. S'il y a avarie de la cargaison et qu'on ait recours à la vente, celle-ci doit être une vente publique, sauf si l'assureur accepte de s'en remettre à une expertise. Lorsque le règlement se fait par quotité, le *Marine Convention Act* impose le règlement au brut. Les législations anglo-saxonnes reconnaissent la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré pour l'action contre le tiers responsable du dommage, en se fondant sur l'idée que l'assurance est un contrat d'indemnité, mais le recours direct n'est pas admis. L'assuré peut faire abandonnement du navire s'il y a perte totale absolue ou relative, mais la notification préalable est exigée dans le second cas.

Section II. — Le groupe germano-scandinave.

Les législations du groupe germano-scandinave sont très différentes des législations anglo-saxonnes; au lieu d'être coutumières comme ces dernières, elles sont codifiées, et par suite, mieux fixées, plus stables. Elles sont plus récentes; le droit maritime allemand a été rédigé en 1861, fort peu modifié par le Code de 1900 et celui de Finlande en 1873; les lois fondamentales régissant cette matière en Suède, Danemark et Norvège ont été promulguées en 1891, 1892, 1893. Ces textes portent la marque de leur origine : élaborés en vue d'une codification, et non pas chaque jour au contact de la réalité et des nécessités, par des juristes et non par des commerçants, ils ont un caractère beaucoup plus théorique, plus systématique que le droit anglo-saxon; les auteurs du

Code allemand, suivis par ceux de lois scandinaves, ont adopté des principes, dont ils ont déduit les conséquences pour résoudre les problèmes qui se posaient. Tout a été prévu et bien des points que ne traitaient pas les anciennes législations ont été réglés. Par suite ils sont très complets, presque trop et on a pu leur reprocher d'être touffus : « un labyrinthe ».

Le droit maritime germano-scandinave est dominé par la vieille idée de l'aventure maritime. Le navire est revêtu d'une quasi-personnalité, avec son patrimoine propre, ses créanciers, et, selon la comparaison de M. Hostie, son « cerveau », le capitaine muni de pouvoirs très étendus.

Toutes ces idées, admises en Allemagne ont été adoptées par la Suède, la Norvège, le Danemark, qui ont très fortement subi l'influence allemande. Cependant, quelques différences subsistent entre les dispositions adoptées par nos voisins d'Outre-Rhin, et celles consacrées par les pays scandinaves, et même entre ces derniers, l'unification n'est pas réalisée de façon absolue.

C'est ainsi qu'en Suède, Danemark et Norvège, la distinction anglo-saxonne en navigation côtière et navigation de haute mer a été préférée à la classification plus complexe que l'on trouve dans le Code allemand.

En ce qui concerne les conditions requises pour l'attribution de la nationalité, toutes ces législations sont d'accord pour ne pas exiger que le navire ait été construit dans le pays même, que l'équipage soit composé de nationaux, et se montrer sévère sur la question de propriété nationale. Mais alors que l'Allemagne, la Norvège, la Finlande, comme les pays anglo-saxons veulent que le navire appartienne pour le tout à des nationaux, le Danemark et la Suède se contentent des deux tiers seulement ; la Suède assimile même, à cet égard, aux Suédois, les étrangers domiciliés sur son territoire depuis un certain temps. Lorsque le bâtiment appartient à une société, les conditions de nationalité varient aussi selon les pays.

Le navire est meuble, mais soumis sur certains points aux mêmes règles que les immeubles.

S'il est l'objet d'une vente, la rédaction d'un écrit constatant l'aliénation, obligatoire en Danemark et en Finlande, est facultative en Allemagne où chaque partie a pourtant le droit d'exiger qu'il soit dressé un acte authentique. Dans ce pays, la propriété n'est transférée, sauf convention expresse, que par la mise en possession.

Les transmissions de propriété et les constitutions de droits réels portant sur des navires dont le tonnage est supérieur au maximum fixé par la loi, font l'objet d'une publicité réelle, permanente, que chaque nation a organisée, en s'inspirant du régime adopté par elle en matière de propriété foncière. En Allemagne, un *Shiffsregister* est tenu par les tribunaux de bailliage; l'inscription des navires n'est pas obligatoire, mais si elle est effectuée, toutes les transmissions de propriété et constitutions de droits réels doivent ensuite être indiquées, ainsi que leurs causes juridiques. Ces mentions sont également portées sur l'extrait du registre appelé *Shiffscertificat* qui est remis au propriétaire. Le registre est public, mais ses mentions ne jouissent pas d'une foi publique absolue, sauf les radiations. Les Codes scandinaves prévoyaient également la publicité de l'état des navires et la création de registres maritimes, mais l'entente entre les trois peuples n'ayant pu se faire, la réalisation de ce projet en a été retardée. Des lois spéciales ont été édictées en Danemark en 1892, en Suède, en 1901, en Norvège, en 1901 et 1903. L'organisation des registres, les formalités, les mentions à inscrire, varient suivant les pays.

Si du navire, nous passons à son équipage, nous voyons que les pays du groupe germano-scandinave ont des lois organisant la situation des marins au point de vue administratif et au point de vue de leurs rapports avec l'armateur : l'Allemagne est régie par les lois de 1902, modifiées en 1904, la Suède, le Danemark, la Norvège, la Finlande ont adopté des textes à peu près semblables en 1922, 1924, 1923 et 1924. Aucun de ces pays n'a adopté le système de l'inscription maritime.

L'équipage et toutes les autres personnes employées à

bord du navire, jouissent des mêmes droits, et sont soumises aux mêmes obligations, en vue d'assurer le bon ordre et la sécurité de l'expédition. Ils entrent dans cette société dont le capitaine a la direction, par le contrat d'engagement; leur liberté à cet égard est assurée dans tous ces pays par l'intervention de l'administration. Le droit allemand n'exige pas que l'accord soit constaté par écrit; le droit scandinave admet la règle opposée, mais en pratique, on considère le rôle d'équipage comme une preuve suffisante.

Chaque partie est tenue dès lors de certains devoirs envers l'autre. Le droit moderne, pour des motifs d'humanité, protège le marin contre l'armateur, contre ses créanciers, contre lui-même et prend des mesures pour assurer à l'armateur, les loyaux et fidèles services des gens de mer.

Cette protection n'est pas organisée partout de la même façon. Partout on trouve à la charge de l'armement l'obligation de soigner et entretenir le marin blessé ou tombé malade au service du navire, mais le mode de son exécution et le temps pendant lequel le propriétaire de navire y est soumis, n'est pas le même dans toutes les législations du groupe germano-scandinave; en Danemark, Suède et Norvège, l'Etat prend une partie des dépenses à sa charge; en Allemagne, l'armateur est, dans certains cas, libéré par l'intervention du syndicat; il peut imposer au marin le traitement médical.

La réparation des accidents du travail maritime a été organisée d'une façon différente dans les divers pays qui nous occupent. En Allemagne, l'assurance est obligatoire pour les gens de mer comme pour les autres professions, et l'Etat intervient dans son fonctionnement. Les membres de l'équipage de tout navire allemand et les personnes occupées dans un port allemand par une des entreprises énumérées par la loi, font partie d'une corporation s'étendant à l'empire entier qui vient en aide à l'armateur en cas d'accident.

L'assurance contre les accidents industriels a servi de modèle pour organiser l'assurance contre les accidents et maladies des marins. Des pensions et secours sont servis en cas d'invalidité, vieillesse et décès, par une caisse alimentée

en partie par les cotisations des intéressés. La Finlande a aussi adopté le système de l'assurance obligatoire organisée officiellement, tandis que le Danemark conserve le principe du risque professionnel, mais astreint le patron à s'assurer, et que la Norvège n'a pas encore reçu de législation spéciale à cet égard.

Le droit au rapatriement est consacré en Allemagne et dans les pays scandinaves, mais il n'a pas partout la même étendue. La charge incombant de ce fait aux armateurs allemands est assez lourde, puisqu'ils sont tenus même si le délaissement est dû à un cas fortuit. Ils doivent rapatrier le marin au point de départ, sauf convention contraire, ou lui remettre une indemnité équivalente, sauf s'ils lui procurent un engagement semblable sur un navire de son pays.

Le marin est également protégé contre le congédiement sans motif légitime, la loi allemande indique des cas de juste congédiement qui ne sont pas exactement ceux prévus par les textes scandinaves et permet en outre au capitaine de congédier les gens de mer lorsqu'il y a contrat à durée indéterminée à condition de respecter le délai de préavis convenu lors de l'engagement, ou s'il n'y en a pas, celui de vingt-quatre heures qu'elle édicte. Comme dans les Codes scandinaves, elle détermine les bases de l'indemnité due par l'armement en cas de renvoi illégitime.

Les législations germano-scandinaves ouvrent d'une façon assez large aux gens de mer, le droit de rompre leur contrat d'engagement, mais les cas dans lesquels ils peuvent en user varient selon les pays et il en est de même des peines infligées pour la désertion que tous considèrent comme un délit. En Allemagne, le marin peut rompre le contrat à durée indéterminée dans les mêmes conditions que l'armateur. Ces nations consacrent le droit au repos hebdomadaire en l'adaptant à la navigation maritime, mais elles n'ont pas fait de la journée de huit heures une règle générale.

L'idée d'aventure maritime qui se trouve à la base de bien des dispositions sur la situation des marins a été abandonnée en ce qui concerne la fixation des salaires : les membres

de l'équipage ne devant en être détaché, indépendamment de la présence de l'équipage, de jusqu'au point de la perte du navire ni elle ne perdait.

Ces salaires sont l'objet de diverses protections. Les salaires que les équipages sont limités à un certain chiffre par les lois suédoises, le règlement allemand est encore plus restrictive. Les salaires ne doivent être payés que le jour de l'engagement, cependant les autres protections d'équipage ont comme déterminé, et le bureau des ports de nos ports des délégations. En cas de litige à ce sujet entre le capitaine et les marins, les tribunaux nationaux sont seuls compétents. Les pays de l'équipage jouissent d'un privilège sur le tonnage de mer qui vont au quatorzième rang en Allemagne et au douzième rang dans les Pays Scandinaves, et font d'une durée et d'une étendue variable selon les nations.

La Suède et le Danemark ont consenti à l'armement des navires de mer la règle de l'insaisissabilité.

Si de personnel nous passons à l'armement nous constatons que les lois suédoises comme le Code de commerce français se sont préoccupés seulement des cas où l'armement est en même temps propriétaire du navire qu'il exploite. Le Code allemand, tout en notant expressément la possibilité d'être armateur sans être propriétaire du navire exploité, et déclarant que cet armateur doit être considéré comme propriétaire dans ses rapports avec les tiers, prend le propriétaire exploitant comme base de ses dispositions. Les législations germano-scandinaves réglementent avec beaucoup de détails la propriété des navires. Elles se montrent très protectrices des droits de la propriété. A côté de cette association, on trouve des sociétés commerciales ordinaires qui sont soumises au droit commercial de chaque pays. Les sociétés prennent en Allemagne une physionomie spéciale par suite de l'existence dans le pays de notions très particulières comme celle de plein commerçant, moindre commerçant, etc...

Le principal agent de l'armateur est le capitaliste. Les

législations appartenant à ce groupe, considérant le caractère spécial de l'expédition maritime, lui confèrent des pouvoirs très étendus, restreints seulement lorsqu'il est au port d'attache. Les opérations du capitaine en vue de l'équipement, entretien, représentation en justice, engagent l'armateur. Cependant si on se trouve au port d'attache, il faut l'autorisation du propriétaire disent les Codes norvégiens, un mandat spécial ou une autre cause particulière d'obligation, dit le Code allemand, pour que l'armateur soit tenu à moins qu'il ne s'agisse de l'engagement de l'équipage, encore le code finlandais ne fait-il pas exception à cet égard. Les pouvoirs du capitaine peuvent être diminués par une clause de son contrat avec l'armateur, mais cette clause n'a pas d'effet à l'égard des tiers de bonne foi et il n'en résulte qu'une responsabilité supplémentaire du capitaine envers l'armateur. En cas d'innavigabilité du navire, survenue en cours de route, et constatée selon des formes spéciales à chaque pays, le capitaine peut vendre le navire. S'il avait besoin d'argent pour la continuation de l'expédition ou la conservation du navire et ne pouvait s'en procurer par d'autres moyens, il lui serait permis d'emprunter à la grosse sur le navire, sur la cargaison et même de vendre cette dernière, mais la liberté d'initiative qui lui est laissée à cet égard, les restrictions qui y sont apportées varient selon les pays; les législations appartenant à ce groupe reconnaissent expressément au capitaine la qualité de représentant des chargeurs et ses pouvoirs à cet égard sont inspirés par ceux qui lui sont attribués sur le navire.

A propos des autres agents maritimes, on peut noter les divergences existant au sujet de l'organisation du pilotage, de son caractère obligatoire, du rôle du pilote et de la responsabilité incombant pour ses fautes au propriétaire, celles relatives à l'organisation et au caractère obligatoire des courtiers maritimes.

Tous les agents concourent à l'exploitation du navire. Celle-ci se réalise par le contrat d'affrètement. Ce contrat fait l'objet d'une réglementation détaillée dans les codes

germano-scandinaves; dans ceux-ci comme dans les pays anglo-saxons, on distingue expressément le contrat de charte-partie totale ou partielle de celui portant sur une quote-part du navire et du contrat de transport des marchandises par mer.

Les conditions du contrat de transport sont établies le plus souvent par le connaissement, le billet de bord ne prouvant que la remise des marchandises. La rédaction du connaissement pour lequel les formes à ordre et au porteur sont admises, n'est pas imposée par les législations appartenant à ce groupe, mais chaque partie peut l'exiger. Ces énonciations sont à peu près les mêmes partout; le nombre d'exemplaires n'en est pas déterminé par les textes, et le chargeur le fixe à son gré; tous les originaux doivent porter la même date, indiquer combien il en a été créé; le chargeur peut exiger en Suède, Danemark et Norvège, que ces exemplaires soient numérotés; ce numérotage présente la plus grande importance au moment de la délivrance des marchandises : sans doute, le porteur légitime d'un exemplaire à qui la marchandise a été remise a le droit de la conserver s'il n'a pas commis de faute, mais en cas de concours de plusieurs réclamateurs, la préférence sera donnée par les tribunaux à l'exemplaire portant le numéro le moins élevé; en Allemagne, au contraire, dans ce dernier cas, la préférence sera donnée au premier porteur en date, ce qui est beaucoup moins favorable à la sécurité des opérations sur connaissement.

Le groupe germano-scandinave a une conception très spéciale du rôle joué par le connaissement : comme tout titre à ordre, il crée un titre abstrait, indépendant de sa cause juridique, instituant au profit du porteur de bonne foi un droit, que ne peut atteindre l'exception personnelle à l'expéditeur, mais seulement celle découlant du droit commun des transports ou personnelle au porteur. Au cas d'opposition entre le connaissement et la charte-partie, le premier l'emporte entre le destinataire et le transporteur et la seconde entre celui-ci et l'expéditeur.

Les lois scandinaves et allemandes consacrent le demi-fret

(trois quarts de fret en Suède, Norvège et Danemark) ainsi que le fret sur le vide, et exigent le versement du fret entier pour les marchandises perdues ou vendues en cours de route à cause de leur vice propre. Elles repoussent le principe de l'indivisibilité du fret admis par l'Angleterre, et admettent comme la France le fret de distance, mais celle-ci n'entre pas seule en ligne de compte pour le calcul; les difficultés et les frais afférant à chaque partie du voyage sont pris en considération. En cas de perte totale des marchandises par suite d'une circonstance fortuite, aucun fret ne serait dû, mais s'il y avait seulement avarie, le chargeur devrait le prix du transport entier et ne pourrait abandonner les marchandises en paiement. La créance de l'armateur est garantie par le droit de rétention.

En face du fret, il faut placer les obligations de l'armement. En Allemagne il doit procéder au jour et au lieu fixés au chargement des marchandises convenues ou dans une certaine mesure de celles qui sont fournies à leur place, sur le navire indiqué, suivre la route et livrer à l'endroit et à la date suivant l'accord. Les responsabilités, en principe, se déterminent pour les Allemands de la même façon que celles du voiturier de terre : les règles du Droit civil sont applicables dit Cosack, cependant, en fait, on trouve de nombreuses différences de détail. Lorsqu'il y a un connaissance, le transporteur doit livrer les marchandises qui y sont indiquées comme chargées; il est tenu de les remettre en l'état dans lequel elles se trouvaient lors de l'embarquement, et elles sont présumées expédiées en bon état si le contrat ne porte aucune réserve à cet égard. La quantité à livrer est aussi celle mentionnée. L'armateur ne serait pas admis à établir à l'encontre du destinataire l'inexactitude objective du connaissance ou l'erreur du capitaine ce qui est conforme à la notion germanique du connaissance. Il ne peut invoquer que les exceptions tirées du droit des transports ou personnelles au réclamant. Les lois scandinaves elles aussi, imposent au transporteur l'obligation de livrer au jour et au lieu fixé la quantité de marchandises portées au connaissance dans

l'état qui y est indiqué. Toutes ces législations énumèrent cependant quelques cas dans lesquels les dommages subis par le chargeur ne seront pas mis à la charge de l'armateur et l'interprétation jurisprudentielle en ajoute quelques autres. Mais il n'y a pas similitude absolue.

L'armateur, tenu de ses actes, de ses fautes, de celles de ses préposés ne l'est pas d'une façon illimitée : l'Allemagne a organisé d'une façon très spéciale la limitation de responsabilité des propriétaires de navire, organisation de laquelle se rapproche le système scandinave. Deux idées se trouvent à la base de la conception allemande de la responsabilité de l'armateur : d'abord le Code de 1900 n'admet pas la responsabilité du commettant du fait de son préposé, lorsqu'il avait apporté au choix de celui-ci toute la diligence voulue; par suite, la responsabilité du propriétaire de navire est exceptionnellement lourde, mais doit être purement réelle; puisque, selon Verneaux, elle trouve dans le patrimoine exposé à l'aventure maritime, son origine, elle doit y trouver aussi sa limite.

D'autre part, l'Allemagne, habile aux distinctions et classifications, consacre la séparation des patrimoines : l'armateur a une fortune privée, une fortune commerciale, et, autant de fortunes de mer que de navires. Chaque fortune de mer comprend : le navire, ses accessoires, le fret brut, le prix du passage de l'armateur et de ses marchandises, certaines créances en qualité de surrogat tant qu'elles ne sont pas aux mains de l'armateur, mais il ne faut pas y comprendre l'indemnité d'assurance. Ainsi que le constate M. Bonnecase, la fortune de mer et la fortune de terre sont dans une large mesure indépendante l'une de l'autre. Cependant, la première s'absorbe en dernière analyse dans la seconde, consacrant en définitive, l'unité du patrimoine. Il s'en suit une organisation de la limitation de la responsabilité de l'armateur, fort complexe.

Cette responsabilité est réelle, les créanciers, dits créanciers de mer, ont sur la fortune de mer un droit réel, privilégié à l'égard des créanciers de terre et opposable au tiers acquéreur de la chose ou de la créance appartenant à la fortune de

mer; elle est purement réelle à l'égard des créanciers envers lesquels l'armateur n'est en aucune façon tenu sur sa fortune de terre, en cas d'insuffisance du patrimoine de mer; elle est personnelle réelle pour les créanciers envers lesquels la fortune de terre est coresponsable, sans qu'ils aient un droit réel à son encontre.

A l'opposé, on trouverait la responsabilité purement personnelle dont l'armateur est tenu vis-à-vis de ses créanciers de terre parmi lesquels il faut comprendre des créanciers dont le droit est né à propos de l'expédition maritime. Les auteurs parlent aussi de la responsabilité personnelle limitée : l'armateur est tenu dans certains cas sur sa fortune de terre à concurrence d'une somme déterminée, mais c'est un cas de responsabilité réelle.

En présence d'une semblable complexité, il ne peut être question pour nous de déterminer quelle sorte de responsabilité met en jeu chaque obligation incombant à l'armement; on peut cependant indiquer à titre d'exemple de responsabilité personnelle réelle, l'action née d'un contrat du capitaine agissant en vertu de son pouvoir légal si l'armateur en a spécialement garanti l'exécution, et comme exemple de la responsabilité purement réelle, on trouve les actions nées de contrats du capitaine, agissant en vertu de son pouvoir légal, celles nées des fautes de l'équipage; il y a action purement personnelle, lorsque l'action a pour origine un contrat du capitaine, passé en vertu d'un mandat spécial.

De cette responsabilité on peut rapprocher celle admise par les Codes scandinaves; ceux-ci stipulent la responsabilité personnelle et illimitée de l'armateur pour les obligations qu'il a contractées lui-même, ou par un tiers relativement au navire, et la responsabilité limitée au navire et au fret brut pour les obligations contractées par le capitaine et pour celles nées d'un engagement pris par l'armateur ou un tiers mandaté par lui, mais dont l'exécution incombait au capitaine, ainsi que pour la responsabilité du fait d'un dommage causé par la faute ou la négligence dans le service du capitaine ou d'un membre de l'équipage. La Finlande seule admet le système latin de l'abandon.

Les chargeurs bénéficient d'une limitation de responsabilité pour les actes du capitaine qui a été calquée sur celle que peut invoquer le propriétaire de navire.

Ces règles interviennent moins souvent qu'on ne pourrait le croire, car peu à peu, partout, s'est introduite l'habitude de limiter ou supprimer conventionnellement la responsabilité.

L'Allemagne et, après elle, les pays scandinaves ont consacré la validité de ces clauses par leur jurisprudence et on ne voit point chez eux s'annoncer la résistance qui se dessine dans d'autres nations.

Les dispositions relatives aux formes et délais de réclamation ne sont pas les mêmes partout.

Lorsque des difficultés s'élèvent, les parties doivent s'adresser à des tribunaux spéciaux, tribunaux maritimes organisés par les codes scandinaves, et en Allemagne, tribunaux régionaux avec appel devant le tribunal supérieur hanseatique et pourvoi devant le tribunal d'empire.

Pour la saisie conservatoire, comme pour la saisie exécution, la vente et la distribution, l'organisation de la procédure est spéciale à chaque pays et en accord avec son organisation judiciaire. En Allemagne, on applique la procédure d'expropriation d'immeubles.

Les créanciers chirographaires de l'armateur ne connaissent le droit de suite ni en Allemagne, ni dans les pays scandinaves, cependant les créanciers de mer ne sont pas touchés par l'aliénation du navire et sa tradition au nouveau propriétaire.

Une des plus importantes sources de créances sur le navire est l'hypothèque. Les législations scandinaves l'ont organisée en s'inspirant du système français, tandis qu'en Allemagne on a pris pour modèle l'hypothèque immobilière dont les règles sont très spéciales. Par suite, si ces législations se ressemblent sur certains points, exigence d'un tonnage minimum, possibilité d'hypothéquer le navire en construction par exemple, on peut noter des divergences graves en ce qui concerne le caractère obligatoire de l'inscription, les

formalités, les mentions, l'indication sur le certificat. En Allemagne, l'hypothèque est soumise à une publicité confiée à un fonctionnaire chargé de l'immatriculation des navires. L'ordre des dates d'inscription détermine celui des préférences. Mais il faut noter que les mentions au registre maritime ne sont pas revêtues de la même force que celles du Grundbuch et ne confèrent pas de privilège si le constituant n'est pas propriétaire. Il fait cependant foi pour ses radiations. Mention de l'hypothèque doit également être faite au Schiff-brief, dès que possible.

Les créanciers hypothécaires sont toujours primés par les créanciers privilégiés. Le gage de ces derniers est plus large et s'étend dans la législation germano-scandinave, comme dans la loi anglaise, au navire et au fret. La preuve des privilèges peut être administrée aisément car ces lois n'imposent aucune formalité.

Les codes allemand et scandinave donnent l'énumération des créanciers privilégiés dans chaque pays; ces listes ne coïncident pas, certaines créances figurant dans l'une et pas dans l'autre, et surtout l'ordre de classification n'étant pas le même. Mais on peut noter que les privilèges sont très nombreux, beaucoup plus que dans le droit anglo-saxon.

L'Allemagne développe là une des conséquences de sa notion de patrimoine de mer. Le créancier du navire n'a pas généralement, le droit de rechercher l'armateur sur sa fortune personnelle et toutes les fois que son gage est limité, il est privilégié sur ce gage. On retrouve la même idée dans le classement. L'ordre de préférence est basé à la fois sur celui des dates et sur la nature de la créance. Si plusieurs voyages ont été effectués, on règle par voyage; pour chacun d'eux on suit l'ordre dans lequel la loi énumère les privilèges. Bien que ces règles soient les mêmes dans les différentes lois qui nous occupent, on aboutit, en fait, à des résultats fort différents, car l'ordre d'énumération n'est pas identique.

Les privilèges subsistent malgré la vente volontaire du bâtiment, mais en Allemagne, l'acquéreur peut les exclure par une procédure dite de sommation publique; la prescrip-

tion est en principe d'un an, mais des exceptions y sont apportées. Dans les pays scandinaves elle varie selon les créances. Il faut noter cette particularité que les privilèges portant sur les cargaisons sont rangés dans les privilèges « maritimes ».

Au cours de l'exploitation du navire, des accidents peuvent se produire, le plus dangereux est l'abordage. Le groupe germano-scandinave assimile l'abordage douteux à l'abordage fortuit, et adopte, en ce cas, la règle que les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Si un navire ou les deux navires étaient en faute, il y aurait répartition du dommage proportionnellement aux fautes respectives. Au cas de responsabilité à l'égard des tiers, les propriétaires sont solidairement tenus envers eux, avec recours au profit de celui qui a payé au delà de sa part contre l'autre. Les victimes jouissent d'un privilège et ne sont tenues d'aucune protestation pour conserver leurs droits, mais il leur faut agir dans le délai de deux années à dater du jour de l'accident.

En cas d'abordage, les législations scandinaves consacrent l'obligation d'assistance, sous la menace d'une présomption de faute et d'une sanction pénale, mais elles n'en font pas une obligation générale, même lorsque des vies humaines sont en danger, et la loi allemande est muette à cet égard. Les unes et les autres assimilent d'ailleurs aujourd'hui assistance et sauvetage et admettent le droit du sauveteur à une rémunération. Elles sont également d'accord pour permettre au juge d'annuler ou réduire l'indemnité exagérée fixée par une convention passée au moment du danger. Les textes indiquent, d'autre part, les éléments qui permettront au juge de déterminer la somme due en l'absence du contrat préalable. Les lois allemandes et scandinaves établissent une répartition légale de l'indemnité entre l'armateur, le capitaine et l'équipage, et la part dévolue à chacun, varie selon les législations. Les tribunaux de ces pays se reconnaissent le droit de trancher ces litiges consécutifs à un abordage même survenu entre navires étrangers en haute mer; les règles de compétence varient d'une nation à l'autre mais on trouve

partout la tendance à accroître le nombre de tribunaux compétents, surtout en Allemagne.

Parmi les accidents atteignant le navire au cours du voyage, certains peuvent constituer des avaries communes. Les codes germano-scandinaves ont adopté plusieurs des Règles d'York et Anvers. Ils donnent une définition de l'avarie commune et une énumération qui n'est d'ailleurs pas limitative. Le caractère volontaire est exigé très strictement. Le résultat utile fait partie des conditions de l'existence d'une avarie commune dans ces pays, mais l'Allemagne seule demande qu'une partie du navire et une partie de la cargaison aient été sauvées. En Allemagne, la décision doit être prise par le capitaine lui-même, il n'en est pas ainsi pour la Suède, le Danemark, la Norvège. Rentrent dans l'avarie commune toutes les conséquences de l'acte, à moins disent les Codes scandinaves, qu'elles n'aient avec lui qu'un rapport indirect et accidentel; le Code allemand emploie une formule très générale, très compréhensive. Les pays scandinaves imposent au capitaine l'ordre du sacrifice et certaines formalités que l'Allemagne a supprimées. Les tribunaux allemands exigent le danger commun, mais non la réalité du danger; le fait que ce péril aurait son origine dans une faute commise par des intéressés, ne constitue pas un obstacle à l'admission de l'avarie grosse. En ce qui concerne la classification des avaries communes, on peut noter l'existence de l'avarie du fret, comme dans les pays anglo-saxons; mais le forçement de voile, à la différence du forçement de vapeur n'est pas bonifié en Allemagne et dans les pays scandinaves. Ceux-ci connaissent à propos du coupement d'es-pars brisés une règle originale. D'une façon générale, les frais occasionnés par une relâche rendue nécessaire par une avarie commune ou une avarie particulière, mettant en danger le navire et la cargaison sont supportés en commun, mais il y a des divergences de détails. En matière de liquidation de la contribution, il faut remarquer que lorsqu'il y a une faute à l'origine du dommage, les codes germano-scandinaves refusent toute action en contribution à l'auteur de la faute

ou à celui qui en est responsable, mais l'armateur a un recours lorsque le dommage résulte d'une faute du capitaine s'il a stipulé la négligence clause. Les marchandises sacrifiées comptent dans la masse créancière pour leur valeur au lieu du déchargement, et si elles ont été avariées, on a recours au règlement par différence. Lorsque c'est le navire qui a subi le dommage, des experts déterminent, au port des destination ou de refuge, le montant de la dépense à classe, quels que soient les frais réellement faits par l'armateur pour la réparation; les déductions du vieux au neuf établies législativement varient selon les pays. Si le navire est perdu, on inscrit comme avarie sa valeur au jour de la disparition. En ce qui concerne a masse passive, il faut noter que, d'après les codes scandinaves, le propriétaire contribue pour toute la valeur du navire, au port d'arrivée et la moitié du fret brut, à moins que celui-ci soit stipulé payable à tout événement; en Allemagne, la même règle est adoptée par le navire, mais le fret contribue pour les deux tiers, sauf législation particulière des Etats. De toutes façons, nous avons là, comme en France, une estimation forfaitaire des dépenses de navigation, opposée au système anglais. Le droit de rétention est accordé au capitaine pour assurer le versement de l'indemnité par les chargeurs; ceux-ci pourraient aussi se libérer par l'abandon des marchandises.

Les périls menaçant le commerce maritime font que celui-ci est tout entier dominé par le droit des assurances. La législation germano-scandinave n'exige pas que le contrat d'assurance soit constaté par écrit, mais donne à l'assuré la faculté de réclamer la confection d'une police. Le contrat peut être passé par un commissionnaire qui est alors tenu au versement de la prime d'assurance qu'il peut récupérer sur le commettant; il peut aussi y avoir assurance pour compte et les lois allemandes et scandinaves permettent de ne révéler le nom de l'assuré qu'après le sinistre. Au cas où l'assuré se rendrait coupable de réticence, fausse déclaration, etc... ces lois prononcent la nullité de l'assurance dès qu'il y a faute de l'assuré. Cependant l'Allemagne permet

à l'assuré de ne pas déclarer les faits qui sont de notoriété publique, ou ceux que l'assureur est censé connaître moralement à raison de son métier. En outre des déclarations exactes et complètes, l'assuré est tenu au versement de la prime qui est payable immédiatement, mais n'est garantie par aucun privilège. A l'arrivée du risque, comme dans toutes les législations, l'assuré doit avertir l'assureur, atténuer les conséquences, conserver les recours contre les tiers s'il y a lieu. En ce qui concerne la transmission de la police, l'Allemagne, à la différence des lois scandinaves, autorise expressément l'insertion de la clause à ordre. L'assurance peut porter sur toutes les choses évaluables en argent et exposées aux risques de mer. Celle couvrant le navire en construction n'est pas une assurance maritime : les frais d'armement ne sont pas compris de plein droit dans l'assurance, la loi allemande le spécifie et en Suède, Norvège et Danemark, le contrat ne couvre en principe que ce qui y est expressément désigné. Le fret et les créances assimilées peuvent également être mis à la charge de l'assureur, il en est de même du profit espéré du chargeur, du profit maritime du prêteur à la grosse. Mais l'Allemagne et la Finlande seules interdisent l'assurance des salaires de l'équipage..

La nature de l'assurance, contrat d'indemnité, a amené l'interdiction du cumul d'assurances et l'exagération des valeurs assurées. Les pays scandinaves, dans le premier cas, ont adopté la règle française de réduction en suivant l'ordre des dates, tandis que l'Allemagne a suivi la règle anglaise de solidarité entre assureurs avec répartition proportionnelle entre eux; en cas de fraude de l'assuré, le contrat serait nul. L'assurance peut être étendue à des risques courus sur terre, mais accessoires au transport maritime; la loi allemande indique expressément que les risques de guerre sont à la charge de l'assureur. La baraterie est aussi couverte par l'assurance dans le groupe de législations qui nous occupe; la règle inverse est adoptée pour les dommages ayant leur origine dans une faute personnelle de l'assuré; l'Allemagne n'exclut cependant que le dommage causé intentionnellement ou par négligence, mais non la faute nautique.

Pour la fixation de l'indemnité à verser en cas de sinistre, on peut noter que le code allemand impose la vente publique des marchandises avariées, à moins que l'assureur ne consente à l'expertise, et le règlement par quotité. On trouve dans les lois scandinaves cette particularité que lorsque des avaries sont survenues à plusieurs reprises pendant la durée des risques, l'assureur est tenu des sommes réclamées, même lorsqu'elles dépassent la somme assurée.

L'assuré peut, d'ailleurs, dans certains cas obtenir le versement de la somme assurée tout entière, par le délaissement. Le Code allemand donne la liste de ces cas; les Codes scandinaves distinguent selon les espèces d'assurances et donnent une énumération des accidents.

Section III. — Le groupe latin

Le groupe latin est beaucoup plus nombreux que les deux précédents, mais beaucoup moins homogène. Il comprend tous les pays où l'on retrouve, à des degrés divers, l'influence du Code de commerce de 1808 et de l'ordonnance de 1681. Cette influence n'a pas été partout également profonde et chez bien des peuples, elle s'est effacée.

À l'heure actuelle, notre Code est encore suivi sans modification sensible par Haïti, la République Dominicaine et Monaco; il inspire très nettement certains pays de l'Amérique, les Pays-Bas, la Turquie, l'Égypte et la Bulgarie. On retrouve certaines de ses tendances dans les codes Italien et Espagnol qui ont réformé leur ancienne législation, imitant la nôtre et dans les codes Roumain, Portugais, Mexicain, Argentin dont les auteurs ont cherché des directives en Italie ou en Portugal. Le Japon comme l'Italie et l'Espagne s'est inspiré du droit français en même temps que du code allemand. On s'accorde généralement à reconnaître que le droit maritime tiré de l'Ordonnance sur la Marine de 1681 occupe une situation intermédiaire entre le droit anglo-saxon et le droit germanique.

Le droit maritime des pays latins est codifié comme le droit germanique, mais généralement il est plus ancien que lui. Le code français a largement puisé dans l'ordonnance de Colbert qui, elle-même, s'était inspirée des usages déjà en vigueur; aussi le droit français ne répond-il plus aux besoins de la pratique, ce qui explique l'atténuation progressive de son influence.

Le code français est moins systématique que le code allemand, cependant il n'est pas une suite de solutions pratiques comme le droit anglo-saxon. Il donne plus de principes que le second pourtant il n'abuse pas des déductions logiques comme le premier; peut-être moins complet, il est plus clair. On y retrouve l'idée d'expédition de nature très spéciale, d'une association pour courir les risques de mer, engendrant des rapports inconnus du droit terrestre et exigeant une réglementation particulière; on est très loin du droit commun des transports.

Ces tendances se retrouvent à des degrés divers dans les pays composant notre groupe. Mais cela n'empêche pas l'existence de nombreuses différences.

Partout on retrouve une distinction des navigations maritimes, basée sur le parcours effectué mais les divisions varient. Certains pays comme la France hésitent à appliquer le Code de commerce maritime à la navigation de plaisance, d'autres comme l'Italie ou le Japon l'y soumettent à l'imitation des pays anglo-saxons et germaniques.

Partout le navire est meuble, mais soumis à certaines règles visant les immeubles. Les conditions de nationalité sont assez diverses. La construction nationale n'est pas exigée, mais le navire doit appartenir pour la moitié de sa valeur à des français, résidant en France ou dans les colonies ou protectorat; la Tunisie exige également la moitié; l'Italie, les Pays-Bas, les deux tiers, mais l'Italie assimile aux nationaux les étrangers domiciliés depuis un certain temps. La République Argentine plus libérale ne pose aucune condition de propriété. Au contraire, l'Espagne, le Portugal, la Turquie, l'Egypte, le Brésil, le Chili, le Japon, l'Uruguay, n'accordent

le droit à leur pavillon qu'à navire appartenant pour le tout à leurs nationaux. Lorsque le propriétaire est une société, la solution en France est incertaine, et celle adoptée par les codes plus récents varie selon leurs besoins d'argent ou de garanties.

La France, prend aussi en considération pour conférer la nationalité française au bâtiment, la composition de l'équipage : le capitaine, les officiers, les trois quarts des gens de mer doivent être Français. L'Espagne exige la nationalité des quatre cinquièmes, l'Italie et le Portugal, des deux tiers, le Mexique et le Chili, d'un tiers, la République Argentine d'un quart. La Roumanie exige les deux tiers de l'équipage et un tiers des officiers, le Brésil et la Tunisie ne se préoccupent que du capitaine, les Pays-Bas, l'Égypte, la Turquie, le Japon, l'Uruguay admettent la liberté absolue.

Au point de vue des modes d'acquérir la propriété des navires, il faut noter que le code français admet la prescription, paralysée, du reste, par l'organisation de la propriété des navires. L'Espagne, l'Italie, la République Argentine, le Chili, l'admettent également avec des délais divers. La construction, tout à fait libre en France est l'objet d'une surveillance attentive dans certains pays, en Italie, par exemple.

En cas de vente de navire, un écrit est généralement exigé : acte authentique en Portugal et au Chili, sous-seing privé en Italie, en Espagne, aux Pays-Bas, dans la République Argentine, en France. L'échange des consentements, partout semble-t-il, suffit à transférer la propriété à l'acquéreur. Cependant, le plus souvent, en France par exemple, l'aliénation ne devient opposable aux tiers que par l'accomplissement de formalités administratives.

La propriété et l'état des navires font en effet l'objet d'une publicité réelle et permanente. Mais elle n'est pas partout identique : l'organisation administrative, la procédure, les mentions sur le registre, les inscriptions sur l'acte de nationalité, les effets, varient. En France, l'administration des douanes est chargée de la tenue des registres des déclarations de constructions et soumissions de francisa-

tion; celle-ci est mise à la disposition du public et le receveur des douanes remet au propriétaire un acte de francisation, extrait du registre. La mutation en douane transfère la possession à l'acquéreur et rend son droit opposable aux tiers. Le receveur des douanes tient également le registre des inscriptions sur lequel sont indiquées les charges réelles portant sur le navire, mais il ne mentionne pas ces charges sur l'acte de francisation.

En Italie, le registre des déclarations de construction et de transfert de propriété sont tenus par l'office maritime; les aliénations sont aussi portées sur le certificat de nationalité. Le transfert n'a d'effet, à l'égard des tiers, que s'il a fait l'objet des inscriptions requises; si le vendeur reste créancier du prix pour le tout ou en partie, indication doit en être faite. Lorsque plusieurs aliénations ont été opérées, la première inscrite sur l'acte de nationalité l'emporte. La publicité des ventes réalisées à l'étranger est assurée par le consul.

Aux Pays-Bas, l'immatriculation au registre maritime est obligatoire et les extraits, les lettres de mer, qui sont délivrés au propriétaire constituent des certificats de propriété. La transcription sur le registre d'un acte de mutation transfère la possession à l'acquéreur.

En Espagne, dans chaque capitale de province, un registre est tenu pour les sociétés, un autre pour les particuliers exerçant la profession de commerçant; les aliénations de navires y sont mentionnées, à moins qu'un registre spécial y soit consacré. Les transferts de propriété n'ont d'effet à l'égard des tiers que lorsque l'inscription est réalisée.

Le Portugal a confié la tenue des registres au greffe du tribunal de commerce et consacré, lui aussi, la nécessité d'une inscription pour l'opposabilité aux tiers.

Le Japon a également organisé les registres maritimes ainsi que le certificat de nationalité et déclare que le transfert de propriété n'est opposable aux tiers qu'après inscription sur le certificat. D'après M. Ripert, il s'est inspiré sur ce point de la législation allemande.

La condition des marins a presque partout fait l'objet de lois générales. L'Espagne et l'Italie ont adopté, comme la France, le système de l'inscription maritime;

Les mêmes droits sont reconnus, les mêmes obligations sont imposées à tous ceux qui ont engagé leurs services à bord; des mesures diverses ont été prises pour assurer la liberté de l'engagement des marins, mais elles sont généralement moins sévères que dans les pays anglo-saxons. Seule l'Italie a édicté une loi relative au racolage des marins.

Le contrat d'engagement doit être écrit en principe; en France, le rôle d'équipage constitue une preuve suffisante, et il en est de même aux Pays-Bas. En Espagne un écrit doit être rédigé et soumis à l'examen de l'administration; en Italie, Roumanie et Portugal, le contrat d'engagement est un contrat solennel.

L'administration intervient tantôt par la revue d'armement comme en France, tantôt par une formalité équivalente : Italie, Pays-Bas, ou l'examen de l'acte d'engagement comme en Espagne.

La protection continue pour le marin après son entrée au service du navire. Le code disciplinaire et pénal de la marine marchande française décide que le marin est payé de ses salaires, soigné aux frais de l'armateur s'il est blessé dans le service, s'il tombe malade pendant l'embarquement après le départ; la faute de l'armateur, et celle du marin exercent une influence; l'obligation de l'armateur cesse à la guérison, la consolidation ou la déclaration du caractère incurable de la maladie. Les Pays-Bas, la Roumanie, le Portugal, l'Italie ont adopté une solution semblable, et l'Espagne l'étend même aux passagers. Le Japon s'inspire des mêmes principes. D'autre part en France, comme en Allemagne, l'assurance obligatoire a été organisée officiellement; les cotisations des employeurs et des employés alimentent la -caisse de prévoyance qui verse des secours et pensions en cas d'accident et de maladie. La caisse des invalides de la marine verse des pensions aux inscrits à leurs veuves, à leurs enfants, en cas de décès, inaptitude au service causée

par la vieillesse ou une invalidité contractée au service, elle vient en aide aux veuves et aux orphelins.

L'Italie et la Tunisie consacrent le principe du risque professionnel, mais la première oblige le patron à contracter une assurance auprès de la caisse nationale, des caisses privées, des syndicats d'assurance mutuelle, de certaines compagnies d'assurances; à la différence de ce qui se passe en France, l'indemnité, peut être versée en capital; l'Italie a organisé récemment une caisse des Invalides.

En Espagne, la loi consacre aussi le système du risque professionnel, mais seulement en matière d'accidents et encore ne prévoit-on pas de recours lorsque l'accident est dû à un cas de force majeure étrangère au travail. L'assurance n'est pas obligatoire pour le patron.

En sommé, sauf en France et en Italie, la réparation des accidents est mal assurée et rien ou presque n'a été fait en ce qui concerne l'organisation de la prévoyance.

Le droit de rapatriement est imposé par la loi française à l'armateur, même si le délaissement est dû à un cas fortuit, ainsi que la conduite de retour. L'Etat n'intervient que si le marin est débarqué pour être jugé ou subir une peine. Certains pays ont adopté les mêmes dispositions : Italie par exemple. Le Japon indique les cas de rapatriement et permet au marin de demander, dans tous les cas, la valeur des frais incombant à l'armateur de ce chef.

La loi française limite la durée du travail à quarante-huit heures par semaine, mais elle n'a pas été suivie dans cette voie; seules, l'Italie en vertu d'un contrat collectif de travail, et l'Espagne, par décret, sont soumises au même régime. La France a aussi consacré le repos hebdomadaire, mais les autres pays n'ont généralement pas de prescription légale à cet égard.

Les gens de mer ne peuvent être congédiés pour motifs illégitimes, la loi française n'a pas indiqué les justes causes de congédiement, mais l'administration contrôle l'exercice que le capitaine fait de ses droits à cet égard, et le juge décide de la valeur des raisons invoquées; aucune présomption n'est

éditée par la loi qui détermine, d'autre part, les éléments à prendre en considération par le juge pour la fixation de l'indemnité en cas de renvoi injustifié. Chaque législation a des règles différentes en cette matière; les Pays-Bas, le Japon donnent la liste des cas de congédiement, l'Italie et le Portugal fixent l'indemnité à forfait et présument la légitimité du congé.

Le marin ne peut pas non plus rompre librement son engagement; la plupart des nations donnent une liste des cas dans lesquels il peut le faire et voient dans la rupture en dehors de ces circonstances un délit appelé délit de désertion et puni d'emprisonnement : Italie, Japon, Pays-Bas, par exemple. La France, au contraire, a rapproché, par le Code du travail maritime de 1926, le contrat des gens de mer, du contrat de travail ordinaire. Le principe est que, dans les ports métropolitains, le marin peut résilier son engagement à condition d'avertir le capitaine et de respecter le délai de préavis, que le contrat soit à durée déterminée ou indéterminée, mais certaines réserves sont apportées à ce principe et surtout le marin ne peut abandonner le navire à l'étranger. Le délit de désertion a disparu de notre législation où elle est remplacée par l'abandon de poste qui constitue ou non un délit et encourt ou non la peine d'emprisonnement selon les cas, et les inconvénients qui en sont résultés pour le navire.

La France a également rapproché la situation des marins de celle des autres salariés en leur reconnaissant le droit à une rétribution fixe, indépendante du sort de l'entreprise et due jusqu'au jour de la perte du navire si elle survient. Mais elle n'a pas été suivie dans cette voie par les législations latines qui consacrent encore la perte des loyers en cas de disparition du navire, conformément à l'ancienne idée d'aventure maritime : Pays-Bas, Italie, Espagne, Portugal, Roumanie.

Mais la situation des marins est tout à fait différente de celle qui résulterait du droit commun, en ce qui concerne la protection des salaires. D'après la loi française, ceux-ci ne sont payables que lors du désarmement, en France, et en

présence d'un représentant de l'administration; le montant des délégations, des avances et des salaires est limité légalement. Les autres nations édictent aussi des mesures plus ou moins semblables. Elles accordent également un privilège dont l'étendue varie, de même que le rang.

La plupart des pays comme la France, l'Italie, la Roumanie, le Portugal, conservent la règle de l'insaisissabilité et de l'incessibilité des salaires et des sommes dues, en cas d'accident, de maladie, de délaissement, etc...

Les textes du code français et des codes qui l'ont imité, réglementent l'armement en vue d'un armateur propriétaire. Ils s'occupent aussi longuement de la copropriété des navires.

La doctrine et la jurisprudence françaises y voient une société *sui generis* à laquelle des auteurs modernes reconnaissent la personnalité morale. On peut relever des différences entre les législations à son sujet, mais elles perdent leur intérêt du fait du peu d'importance qu'a, à l'heure actuelle, cette forme d'armement. Le commerce maritime est, en fait, presque toujours l'œuvre de sociétés régies par les codes de commerce nationaux.

L'armateur a, pour l'exploitation du navire, un représentant légal : le capitaine, muni d'un pouvoir plus étendu que celui conféré aux représentants légaux par le droit commun. Certaines législations, celle de la Hollande et le Japon, par exemple, lui confèrent en outre la qualité de représentant légal des chargeurs qui bénéficient à cet égard d'une limitation de responsabilité, mais il n'en est pas ainsi dans le Code français bien que le capitaine agisse dans certains cas, dans l'intérêt des chargeurs, car là encore il agit comme représentant de l'armateur.

Le capitaine accomplit des actes matériels, engageant l'armateur : armement, approvisionnement selon la navigation en vue et les marchandises à transporter, chargement, arrimage, déchargement, et pendant le voyage, toutes les mesures propres à assurer la conservation et l'arrivée à destination de la cargaison.

Il accomplit aussi des actes juridiques pour le compte du

propriétaire : engagement de l'équipage, action en justice, affrètement et tous contrats nécessaires à l'expédition, y compris l'emprunt à la grosse. Mais le code français et la plupart des législations, Italie, Roumanie, Pays-Bas notamment, restreignent ses pouvoirs lorsqu'il se trouve « au lieu de la demeure » de l'armateur; en ce cas, il doit se concerter avec lui. L'Espagne et le Portugal parlent de « l'absence du propriétaire de navire ou du consignataire ».

Le code français lui permet, s'il a absolument besoin d'argent pour achever l'expédition, d'emprunter à la grosse sur la navire, la cargaison, de vendre celle-ci, mais seulement dans certains cas, après certaines formalités et dans la mesure des besoins. Il peut vendre le navire lorsqu'il y a innavigabilité dûment constatée en cours de voyage. Les dispositions du code italien ressemblent beaucoup à celles du code français il prescrit de plus d'en référer aux intéressés avant de demander l'autorisation administrative de faire l'opération prévue. Celle-ci doit être portée sur l'acte de nationalité; le texte italien reproduit le texte français sur le remboursement du prix des marchandises vendues, et le droit de faire opposition à la vente. Le Code du Portugal est identique, pour cette question, à celui de l'Italie. Le Code espagnol est tout à fait différent, il prescrit de s'adresser d'abord au consignataire du navire ou au représentant de l'armateur, puis au consignataire de la cargaison ou à ceux qui y ont intérêt, ensuite de tirer une lettre de change sur l'armateur, d'emprunter à la grosse sur le navire, de vendre une partie de la cargaison, mais il ne permet pas l'emprunt sur la cargaison. Le code japonais limite étroitement la liberté du capitaine. A propos des autres agents de l'armateur, on peut noter des divergences entre les législations sur les pilotes : ils ont, en France, un caractère mi-privé, mi-officier ministériel, jouissent d'un monopole, leur ministère est obligatoire, mais dans un certain sens seulement. L'Italie en a fait un corps officiel dont l'organisation ressemble à l'organisation française.

Les Pays-Bas en ont fait des fonctionnaires dépendant de l'administration de la marine. Leur intervention n'est pas

partout également obligatoire : ainsi, imposée de façon absolue en Italie et en Portugal, elle ne l'est aux Pays-Bas que lorsque « la loi, les usages, la prudence le commandent » ; souvent les usages varient d'un port à l'autre, réglant librement la question. Le propriétaire du navire est responsable des actes du pilote en France, en Espagne, Portugal, Pays-Bas, Egypte. L'Italie adopte la solution contraire reçue par la législation allemande et anglaise.

Les courtiers maritimes qui en France forment un corps d'officiers publics assermentés jouissant d'un monopole, sont aussi nommés par le gouvernement, en Portugal où leurs droits sont tarifés ; mais dans beaucoup de pays ils sont assermentés, quelquefois officiers publics, mais sans monopole : il en est ainsi en Espagne, Pays-Bas, Brésil, Mexique, Tunisie ; mais certaines nations comme la République Argentine, admettent la liberté du courtage qui est exercé par des mandataires privés.

Le courtage d'affrètement nous amène à parler du contrat d'affrètement. Celui-ci est réglementé de façon très différente selon les codes. Les uns sont très laconiques à son endroit, comme le code français, d'autres très détaillés comme le code des Pays-Bas. Certaines législations en ont une conception très étroite laissant de nombreuses lacunes, la législation française par exemple qui a pensé seulement au cas des propriétaires de navires transportant les marchandises des chargeurs, tandis que d'autres édictent une réglementation spéciale pour chaque espèce d'affrètement, cette classification paraît poussée au maximum par la Hollande. La notion même du contrat donne lieu à des divergences plusieurs textes français impliquent la conception de l'affrètement, louage de chose, ce qui a amené des incertitudes en doctrine et en jurisprudence ; la plupart des législations modernes voient dans l'affrètement, un louage de service ou un contrat de transport, selon le contenu de la convention.

Bien qu'il s'agisse là d'un contrat consensuel, la France exige la rédaction d'un écrit à titre de preuve. Cette règle a été adoptée expressément par la plupart des pays, entr'autres

par l'Italie, sauf pour la petite navigation, l'Espagne, la Hollande, le Portugal, la République Argentine. Le Code français assignait ce rôle probatoire à la charte-partie, mais il est le plus souvent rempli par le connaissement destiné à l'origine à établir le chargement, celui-ci étant attesté par le billet de bord que notre Code ne réglemente pas, à la différence des codes plus modernes. En France, le connaissement doit être rédigé en quatre exemplaires au moins, mais le chargeur peut en demander davantage; la loi n'exige ni la mention sur chaque exemplaire du nombre de connaissements créés, ni le numérotage. La plupart des pays ont adopté la règle des quatre exemplaires; quelques-uns exigent sur chacun d'eux l'indication du nombre qui en a été créé, d'autres la mention du destinataire : Italie, Roumanie, Espagne. Le Code argentin fait sienne la règle admise en Allemagne. La Hollande prescrit la dualité d'exemplaire avec indication du nombre créé et de ceux qui auraient été établis non négociables, s'il y a lieu. En cas de contradiction entre les énonciations de la charte-partie et du connaissement, la jurisprudence française admet que si la première l'emporte dans les rapports entre expéditeur et armateur, la seconde prévaut entre armateur et destinataire. Le connaissement fait foi jusqu'à preuve contraire, conformément à la théorie qui voit dans le titre à ordre la simple constatation des rapports juridiques antérieurs et lui confère seulement la valeur de l'accord constaté.

Les législations du groupe latin sont à peu près complètement d'accord pour interdire à l'armateur la résiliation du contrat, sauf le cas de clause spéciale d'inexécution par le chargeur et pour admettre au contraire cette faculté au profit du chargeur. La France, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, le Japon admettent le demi-fret, mais certains y apportent les mêmes réserves que l'Allemagne. Elles sont également d'accord au sujet du principe du fret sur le vide, du fret de distance et de la manière de le calculer sur la base des distances parcourues et à parcourir. Mais en cas de vente de la cargaison, certains pays, comme la France, déclarent le fret dû en entier, tandis que la Hollande et l'Espagne font des restric-

tions si le navire périt par cas fortuit. La perte totale ou partielle des marchandises par cas fortuit fait disparaître, en tout ou en partie, la créance du fret que l'avarie due aux mêmes causes laisse intacte. Cette créance est garantie, en France, par un privilège, mais le capitaine n'a ni le droit de rétention, ni le droit de suite.

Le contrat de transport qui engendre le droit au fret au profit de l'armateur, crée à sa charge des obligations qui varient selon la nature de l'affrètement que les parties ont eu en vue, et le contenu de la convention. S'il y a eu affrètement-transport, ce qui est le plus fréquent, l'armateur doit fournir un navire en bon état de navigabilité, la preuve de due diligence ne suffirait pas comme dans les pays anglo-saxons; cependant, la jurisprudence française, comme la loi allemande, l'exempte de responsabilité en cas de vice caché. Il doit charger, arrimer, conserver, transporter en bon état à destination et dans les délais fixés, enfin, délivrer au destinataire. La loi met à la charge du transporteur les manquants, les retards ayant pour origine le cas fortuit, la faute personnelle de l'armateur ou celle de ses agents. Il est libéré par la remise des marchandises portées au connaissement entre les mains du premier porteur qui se présente; cette règle n'est d'ailleurs pas favorable aux opérations sur connaissement, car l'acquéreur des marchandises ne sera en sécurité que lorsque la remise des marchandises lui aura été faite. L'armateur serait également libéré malgré l'inexécution de ses obligations, si celle-ci était due à la faute du chargeur, d'un tiers, ou à la force majeure. Le Japon, en principe, applique, tant pour l'irresponsabilité que pour la responsabilité du transporteur, les règles du Droit japonais des transports terrestres, imitant en cela le Code allemand. Le Code chilien, suivi par quelques Codes de l'Amérique du Sud, déclare l'armateur irresponsable si le dommage résulte d'un acte du capitaine constituant une contravention aux obligations imposées par la loi au capitaine chef de l'expédition, pour des raisons d'ordre public. La République Argentine, le Pérou, le Mexique exonèrent l'armateur de sa responsabilité lorsque l'acte dommageable constitue un cas d'excès

ou d'abus du capitaine ou de l'équipage. Les Pays-Bas, comme les pays anglo-saxons, interdisent de poursuivre l'armateur lorsque le dommage subi par les marchandises provient d'un incendie à bord, s'il n'y a pas eu faute ou complicité de l'armateur, et lorsqu'il s'agit de vols de matières précieuses n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration spéciale.

Mais cette détermination légale des cas de responsabilité et d'irresponsabilité perd, en fait, beaucoup de son intérêt par suite de l'habitude d'insérer au contrat des clauses réglant cette question : clauses d'irresponsabilité des fautes personnelles de l'armateur, négligence-clause, clause limitative de responsabilité. Ces stipulations insérées dans des contrats de transports terrestres se sont heurtées à l'opposition des tribunaux qui ont déclaré qu'on ne peut s'exonérer de son dol ou de sa faute et par conséquent de la faute commise en choisissant ou surveillant mal son préposé. Mais, un sort meilleur a été réservé à ces clauses en droit maritime, sous des prétextes divers et pour la raison que l'idée d'aventure maritime domine encore le droit maritime surtout sur le continent, et qu'on ne peut se résigner au rapprochement progressif du droit commercial maritime et du droit commun des transports, bien qu'il soit commandé par l'état des choses.

La jurisprudence, dans les pays du groupe latin, admet, d'une façon générale, la validité des clauses stipulant l'irresponsabilité de l'armateur pour ses fautes personnelles, et déclare que ces clauses opèrent un renversement de la charge de la preuve. La validité de la négligence-clause et des clauses limitatives de responsabilité, a été encore plus complètement reconnu, et ses effets s'étendent aux fautes de l'armateur, s'il s'agit des actes rentrant dans les attributions du capitaine. Cependant il y a des divergences : les jurisprudences font des distinctions, tantôt selon les préposés, tantôt selon les opérations, le lieu où elles ont été faites, la personne de qui émanait l'ordre, ses fautes, leur nature ou leur gravité ; de plus, une résistance énergique est opposée par quelques tribunaux français et italiens. Le code japonais annule toute clause par laquelle l'armateur s'exonérerait de sa respon-

sabilité pour le dommage causé par sa faute ou la faute grave d'un préposé, où l'innavigabilité du navire. Le code des Pays-Bas interdit dans une large mesure, la clause d'irresponsabilité ou celle de limitation de responsabilité. Les délais ouverts au chargeur pour protester et celui imparti pour agir varient selon les législations.

En dehors des limitations de responsabilité découlant du contrat d'affrètement, existe une limitation légale. Le droit maritime français et ceux basés sur le Code de 1808 et l'Ordonnance de 1681, après avoir admis le principe de la responsabilité personnelle et illimitée de l'armateur, limite cette responsabilité à la fortune de mer. L'origine de cette conception réside, d'après M. Bonnet, dans « la tendance du droit maritime à limiter les risques des participants à l'expédition maritime, aux valeurs exposées par chacun d'entre eux », et l'article 216 « vient substituer pratiquement du chef des préposés la responsabilité réelle de l'armateur à sa responsabilité personnelle ». Le système français tient le milieu entre la conception anglaise : responsabilité personnelle limitée, et la conception allemande de la responsabilité réelle reposant sur la notion de patrimoine de mer dans sa forme la plus rigoureuse.

Le patrimoine de mer, en France, comprend le navire, le fret du voyage précédant l'abandon, dit la jurisprudence, et certaines créances de remplacement, notamment l'indemnité d'assurance. Ce patrimoine peut être « abandonné » par l'armateur pour les dettes ayant leur origine dans des engagements contractuels ou extra-contractuels du capitaine et des gens d'équipage agissant dans leurs fonctions normales, mais non pour celles qui sont nées en la personne de l'armateur, ont été ratifiées par lui ou exécutées en vertu d'un mandat spécial. Ce droit peut être exercé sans forme et libère l'armateur en constituant un patrimoine d'exécution indépendant au profit des créanciers abandonataires. Ceux-ci sont désormais sans droit sur la fortune de terre, et, de l'avis des auteurs modernes, sont privilégiés sur la fortune de mer à l'encontre des créanciers terrestres non munis de privilèges

sur le navire. MM. Roumanie et Ripek admettent qu'en cas de naufrage, le propriétaire est tenu sur sa fortune de tenir à l'égard de chaque groupe de créanciers de la valeur d'un patrimoine de mer.

À l'italien, le Roumanie, la Turquie, l'Espagne, le Portugal, le Japon, l'Égypte, la plupart des États de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, ont adopté ce système. Les Pays-Bas l'ont abandonné pour le système anglais, mais les règles ne sont pas toujours identiques. Certains comme l'Espagne, le Mexique, le Brésil, le Pérou, ne l'admettent pas pour les engagements contractuels de capitaine, d'autres le refusent « à cause des relations avec le contrat d'engagement. Quelques pays imposent des conditions de formes et de délais, prescrivent la notification dans des cas déterminés ou déclarent le propriétaire déchu du droit d'abandon si un nouveau voyage est entrepris sous l'avis des créanciers. Il y a des divergences graves aussi en ce qui concerne la composition de la fortune de mer à propos des créances de remplissage, et du fait, de la nature des droits des créanciers à l'égard du patrimoine abandonné.

Dans les relations de l'armement dont le titre est attribué à la mutation en douane, quelle que soit la source et la cause de leur créance, ont un droit de suite sur le navire, d'après le droit français, et peuvent même invoquer l'abandon et leur exposition jusqu'à ce que le navire ait fait un voyage en mer ou non de l'acquiescement, se soit perdu ou ait fait l'objet de certaines ventes en justice. Les Malaisiens étrangers ont entièrement supprimé ce droit. L'Égypte cependant l'a maintenu avec des restrictions, et certaines États par exemple, l'ont conservé au profit des créanciers privilégiés et admettent des causes d'extinction diverses.

En cas de difficultés, les parties doivent porter le litige devant les tribunaux de commerce en France, Portugal, République Argentine et quelques autres pays, mais la majorité des législations attribue compétence aux tribunaux de droit commun ; il en est ainsi en Espagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Roumanie, etc... Les pays latins ne sont pas fixés.

bles au système anglo-saxon et germanique qui réservent la connaissance des titres maritimes à des officiers particuliers.

La même conséquence, la même restriction, la même et la distribution du prêt, sont opérées dans chaque pays suivant des règles particulières, empruntées au droit d'origine ordinaire ou en général au fait de se particulièrement appliqué aux dispositions relatives aux hypothèques.

Parmi les principales réformes du système en matière des créanciers hypothécaires, leur situation dans les pays appartenant au groupe latin est assez semblable. Le Portugal, la République Argentine, l'Espagne, le Brésil, le Mexique ont adopté sans grande modification la législation française. Les Pays-Bas ont une organisation calquée sur celle de l'hypothèque terrestre, et les principes sont assez voisins de ceux admis en France. Le code de commerce maritime du Japon a servi aussi à la législation sur les hypothèques maritimes pour cette matière. Le pays romain a retenu au fond qu'une hypothèque assez comparable à la nôtre et l'Allemagne, au contraire, substitue l'hypothèque au prêt. Cependant des différences peuvent être relevées. L'hypothèque sur les navires en construction ou en voyage n'est pas admise partout. Certains pays fixent une limitation du voyage pour ce même objet. La forme à ordre ou au porteur n'est pas reconnue dans tous les pays. L'étendue du gage varie : le fret, la responsabilité, celles d'assurance, donnent lieu à des solutions diverses. Partout une publicité est exigée, mais la forme des registres est confiée tantôt au fonctionnaire chargé des registres maritimes comme en France, tantôt à ceux qui tiennent les livres des hypothèques terrestres aux Pays-Bas par exemple. Les formalités sont à peu près les mêmes partout, cependant la mention de l'hypothèque sur l'acte de nationalité, qui est une publicité très efficace n'est pas toujours requise. L'ordre des dates d'inscriptions règle celui des préférences.

En ce qui concerne les privilèges sur le navire, M. Rapet a noté les caractères communs à toutes les législations de groupe latin : « le grand nombre de créances privilégiées

racheté par l'extinction rapide du privilège et l'origine purement contractuelle des créances privilégiées... » Mais son caractère essentiel, c'est l'exclusion des tiers créanciers d'une action en indemnité pour abordage ou autre cause. Ces tiers sont toujours créanciers chirographaires, sauf en Italie. Cependant les Pays-Bas ont abandonné le système des pays latins et connaissent des privilèges de deux natures différentes dont l'assiette n'est pas la même. De plus, des divergences que l'on qualifie ordinairement de détails donné lieu à des règlements bien différents dans la pratique. La liste et le classement des privilèges varient d'un pays à l'autre. L'indemnité d'assistance et sauvetage, non privilégiée en France, vient au premier rang en Espagne, au deuxième rang en Italie et en Portugal troisième en Hollande. Les gages de l'équipage passent au deuxième rang en Hollande, au sixième en France, Espagne, Portugal au quatrième en Italie. La contribution pour avarie commune n'est pas privilégiée en France, alors qu'elle l'est en Italie, etc.

La preuve et la justification des privilèges sont très sévèrement réglementées en France et en Italie. L'assiette des privilèges varie aussi; le fret ne fait pas partie du gage en France, d'autres pays comme la Hollande sont en sens contraire et l'Italie par exemple le réserve à certains des créanciers privilégiés. On peut relever aussi des divergences relativement aux débris du navire et aux indemnités de responsabilité. Au moment de la répartition du prix, on prend l'ordre des dates renversé, mais ce principe n'a été suivi complètement, à peu près nulle part, semble-t-il; en France, par exemple, on s'en écarte parfois. L'Italie suit l'ordre établi par la loi avec des exceptions basées sur les dates. Le Japon adopte assez exactement la classification par voyage, comme l'Allemagne.

Les modes d'extinction des privilèges varient selon les pays; en France, il faut que le navire ait fait un voyage en mer au nom et au risque de l'acquéreur. Le Japon a organisé au profit de l'acquéreur la purge des créances privilégiées. Les privilèges se prescrivent avec la créance qu'ils garantissent, aussi, la plus grande diversité règne-t-elle en la matière.

La notion d'abordage est semblable partout, mais il n'y a pas unanimité sur l'organisation de la responsabilité. La France assimile l'abordage douteux à l'abordage fortuit et met en ce cas le dommage à la charge de ceux qui les ont éprouvés.

L'Italie, la Roumanie, l'Espagne, le Portugal suivent la même règle, mais le Japon, quelques pays de l'Amérique partagent par moitié le dommage dû à un abordage douteux, en accord avec l'idée d'association; la République Argentine, la Turquie et l'Égypte répartissent proportionnellement à la valeur ou au tonnage des navires. L'influence du pilotage et du remorquage sur la responsabilité est diversement appréciée. En cas d'abordage par faute commune, la Roumanie, le Japon, l'Espagne et les pays qui ont subi son influence décident que chaque navire supporte son dommage et refuse tout recours. La Turquie et l'Égypte répartissent en proportion de la valeur des navires, la France, le Portugal, l'Italie et la Hollande répartissent proportionnellement aux fautes. S'il y a faute unilatérale, la réparation incombe toujours au coupable. Si l'abordage par faute commune a porté préjudice à des tiers, la question de la solidarité reçoit des solutions diverses : la France, l'Italie, les Pays-Bas, admettent la solidarité des coupables seulement s'il s'agit de dommages aux personnes. Pour la conservation du droit à l'indemnité d'abordage, certaines législations exigent une protestation immédiate : Espagne, Monaco, Chili, Colombie, Mexique; d'autres concèdent un délai variable : Portugal, Roumanie, Égypte, Turquie, République Argentine; la France, le Brésil n'exigent comme les groupes anglo-saxons et germano-scandinaves aucune formalité.

La plus grande diversité règne également en matière de prescription. Au contraire, on s'accorde généralement pour comprendre dans l'évaluation du dommage toutes les conséquences directes ou indirectes de l'accident. La compétence en cas d'abordage n'est pas réglée de façon identique dans toutes les législations latines, mais il faut remarquer une tendance à donner le droit d'intervenir à un nombre de tribunaux moins élevé

que dans le groupe germanique. D'autre part il faut noter en France la particularité que constitue l'article 14 du Code civil.

Après l'abordage, l'assistance est obligatoire en France et dans la plupart des législations latines; toutes ne font pas de l'assistance aux personnes, en dehors du cas d'abordage, une obligation universelle et sanctionnée civilement et pénalement. Certains pays assimilent l'assistance et le sauvetage, d'autres font la distinction; il semble que la France soit de ces derniers malgré l'article 1 de la loi de 1916. On n'est pas absolument d'accord au sujet des droits de l'équipage, du pilote, du remorqueur. Partout le droit du sauveteur à la rémunération est reconnu, et les bases de sa fixation par le tribunal à défaut de convention sont semblables, mais l'ordre d'importance de celles-ci varie. Certaines législations décident la nullité de toute convention passée en pleine mer et au moment du danger, d'autres ne la prononcent qu'en cas d'exagération de la somme. Le résultat utile est exigé par certains codes seulement. La répartition de l'indemnité est tantôt laissée au libre arbitre des juges comme en Hollande, tantôt déterminée par la loi selon des proportions qui varient avec le pays. La France ne garantit cette créance par aucun privilège, tandis que certaines législations en accordent un dont le rang n'est pas partout le même. Le code hollandais va jusqu'à accorder un droit de rétention.

Parmi les accidents atteignant le navire, certains peuvent constituer des avaries communes. La Hollande, le Portugal, l'Espagne, la République Argentine exigent que le sacrifice ait pour but d'éviter un péril commun, ou d'obtenir le salut commun ce qui implique l'idée de danger. La France et l'Italie emploient l'expression : « bien et salut commun », la République Argentine parle de « péril imminent ». La réalité du danger n'est généralement pas exigée. Le sacrifice doit dériver d'un acte volontaire du capitaine et la plupart des pays latins imposent une délibération préalable des principaux de l'équipage; formalité partout abandonnée en fait, que l'Espagne et l'Italie ont supprimée. D'après le code portugais, il

faut la rédaction et le dépôt d'un procès-verbal affirmant les faits. Partout, semble-t-il, en Hollande, en Italie, en Espagne, en République Argentine, notamment, le résultat utile du sacrifice est exigé tantôt plus, tantôt moins sévèrement.

Le Portugal comme l'Allemagne, ne semble pas demander que le salut ait pour cause le sacrifice, mais exige que le navire et sa cargaison soient sauvés en tout ou partie. Si l'avarie a pour origine la faute d'un participant à l'expédition, les pays du groupe latin se montrent peu favorables au classement en avarie commune. L'Italie et la Roumanie expressément, refusent ce caractère au dommage, si le danger est né du vice propre ou de la vétusté du navire, d'une faute du capitaine ou de l'équipage; la Hollande et la République Argentine, sans poser le principe, adoptent des solutions d'espèce qui l'impliquent, et la jurisprudence française est dans ce sens lorsqu'il y a faute de l'armateur, d'un de ses préposés ou d'un chargeur. Le Japon décide au contraire que le fait que le danger a son origine dans une faute n'est pas un obstacle à l'admission du dommage en avarie grosse.

Les chargements clandestins ou en pontée s'ils sont sacrifiés, ne peuvent compter dans la masse créancière, cependant l'Espagne et la République Argentine font des réserves.

La liquidation du passif se fait d'une façon à peu près semblable partout; il y a cependant des différences de détails, par exemple pour les déductions à opérer, les frais de relâche, les conséquences de l'acte d'avarie grosse; l'avarie du fret n'existe pas, indépendamment de celle de la cargaison, mais le forerment de voile est avarie commune contrairement à ce qu'admettent les législations germaniques et anglo-saxonnes. Les divergences sont plus graves en ce qui concerne la masse débitrice. La France, la Roumanie, le Portugal font contribuer le navire pour la moitié de sa valeur, mais l'Espagne et le Japon ont adopté la théorie anglaise de la contribution du navire pour sa valeur au port d'arrivée. Le fret contribue partout pour moitié, semble-t-il. Le règlement d'avarie commune se prescrit par un délai très variable selon les pays : un an en France. Dans certains pays comme l'Espagne, le capitaine

jouit d'un droit de rétention pour assurer le versement de l'indemnité, par les chargeurs, mais il n'en est pas ainsi en France. Le propriétaire du navire et ceux de la cargaison peuvent se libérer par l'abandon, ce qui correspond à la notion même d'avarie commune.

Les multiples dangers planant sur l'expédition maritime obligent ceux qui y participent à contracter des assurances. Ce contrat est consensuel, cependant les législations latines exigent généralement la rédaction d'un écrit à titre de preuve. La police peut être passée par un autre que le bénéficiaire, tous les pays admettent la validité de l'assurance par commissionnaire et de l'assurance pour compte. Pour la première, tantôt les codes, tantôt la jurisprudence imposent au commissionnaire le versement de la prime et le bénéficiaire n'en est pas responsable vis-à-vis de l'assureur; pour la seconde, la déclaration du nom du bénéficiaire après le sinistre est admise dans certains pays seulement, soit par la loi, soit par les tribunaux.

Toutes les législations prononcent la nullité de l'assurance en cas de réticence ou fausse déclaration de la part de l'assuré; cependant au cas où l'assuré est de bonne foi, la jurisprudence n'est pas fixée. Le versement de la prime est exigible immédiatement dans quelques pays comme l'Espagne, mais dans d'autres comme la France, l'assuré jouit d'un délai. L'Italie, l'Espagne, le Portugal, le Brésil, la République Argentine accordent à l'assureur un privilège, mais les Pays-Bas, en sens opposé, ne connaissent pas ce privilège. La notion de valeur assurable s'est étendue et le principe de l'Ordonnance de 1681 qui permet l'assurance pour toutes choses évaluables en argent et exposées aux risques de mer est passé dans la pratique par la suppression des exceptions qui y avaient été apportées. L'assurance sur corps peut couvrir le navire, les frais d'armement ainsi que le fret et les créances assimilées; l'assurance sur faculté garantit la cargaison et le profit espéré, car tous les codes ont peu à peu modifié l'ancienne règle interdisant l'assurance du fret et celle du profit.

L'assurance des salaires est interdite, sauf en France et en

Roumanie, celle du profit maritime du prêteur est permise, sauf au Chili.

Le caractère indemnitaire de l'assurance se manifeste par l'interdiction du cumul d'assurance, sanctionnée par la réduction d'après la date de la police, et de l'exagération de l'évaluation sanctionnée par la réduction ou, en cas de fraude, la nullité. Mais le système adopté pour l'évaluation varie; la majorité des pays admet l'assurance de l'entière valeur; cependant, l'Espagne ne permet que l'assurance des quatre cinquièmes.

Au point de vue des risques, on peut remarquer que quelques législations : Italie et Portugal, par exemple, exonèrent formellement l'assureur des risques de guerre, tandis que la plupart de celles qui dérivent de l'Ordonnance de 1681 lui imposent cette charge : France, Espagne, Chili, Roumanie, Pays-Bas. Les fautes personnelles de l'assuré, le vice propre de la chose et la baraterie du patron sont exclus du bénéfice de l'assurance. Cependant la Hollande met la baraterie à la charge de l'assureur dans l'assurance sur faculté.

Lorsque le risque se réalise, l'assuré doit avertir l'assureur, limiter le dommage si possible, conserver le recours contre les tiers; l'assureur doit verser l'indemnité. La fixation de celle-ci donne lieu à des divergences : par exemple, lorsqu'il y a avarie des marchandises se pose les questions du recours à l'expertise ou à la vente, de la vente publique obligatoire, du règlement par différence ou par quotité, du règlement au brut ou du règlement au net.

Le délaissement est admis dans tous les pays et la plupart d'entre eux reproduisent pour l'assurance sur corps, l'énumération des sinistres majeurs du code français : la Hollande, l'Espagne, l'Italie, la Roumanie, le Chili, l'Argentine notamment.

Section IV. — Législations modernes.

On s'accorde à réserver une place à part aux législations belge, grecque, marocaine, qui ont fait l'objet de réformes récentes. Elles sont codifiées, et, sur bien des points conformes au principe adopté par les conventions internationales, elles se signalent par leur caractère transactionnel.

La nationalité du navire est indépendante du lieu de construction, mais le Maroc exige une propriété exclusivement nationale. La Belgique et la Grèce demandent seulement que le navire appartienne pour la moitié à leurs sujets; la loi belge assimile même à ses nationaux les étrangers résidant sur son territoire depuis plus d'un an. Des règles différentes ont été adoptées pour le cas où la propriété du navire appartient à une société. La Belgique ne se préoccupe pas de la composition de l'équipage, mais le capitaine, le second, le chef de quart doivent être belges. Le Maroc prend en considération la nationalité du capitaine seul et la Grèce celle des trois-quarts de l'équipage. Au Maroc on trouve une condition particulière relative aux ports d'attache.

La propriété des navires peut être acquise en Belgique par la prescription de trente ans. Dans ce pays l'écrit n'est exigé que pour l'opposabilité aux tiers et, en Grèce, il est requis seulement à titre de preuve, semble-t-il; le transfert entre parties est donc effectué par simple échange des consentements. Au Maroc, au contraire, il faut un acte public, mais les dispositions relatives à la compétence des officiers publics chargés de le rédiger, sont difficilement admissibles.

L'aliénation fait l'objet d'une publicité sur le registre des navires. En Belgique, celui-ci est tenu par le conservateur des hypothèques d'Anvers, mais l'immatriculation est facultative, par analogie avec le système immobilier belge. La publicité y est réelle et requise à peine d'inopposabilité aux tiers pour les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative, extinctive de

tout droit réel autre qu'un privilège, toute demande en annulation ou résolution; mais il n'y a pas de certificat de propriété, les lettres de mer n'ayant qu'une valeur administrative. En Grèce les livres d'immatriculation sont tenus au port d'attache et l'aliénation ne devient valable à l'égard des tiers qu'après l'inscription au registre. Le système marocain ressemble au système français : la publicité est faite au port d'attache, et la vente n'est valable à l'égard des tiers que lorsqu'elle est inscrite sur le registre ou bien mentionné sur l'acte de nationalité, l'une des deux formalités suffit.

L'idée qui domine la notion d'équipage, c'est qu'en font partie tous ceux engagés pour le service du bord. Cependant, la Belgique n'y comprend que ceux portés au rôle d'équipage. Le contrat d'engagement peut être établi par tous les moyens; le rôle d'équipage constitue une preuve suffisante. Partout l'administration intervient par une formalité équivalente à notre revue d'armement. Le repos hebdomadaire et la limitation de la durée quotidienne du travail ne sont pas prévus par les lois générales.

Le marin a un droit aux soins et traitements dont l'étendue varie suivant les pays, en cas de maladie ou accident survenus pendant le voyage. Le Code grec sur ce point est semblable aux Codes latins. Le Code marocain reproduit l'avant projet du Code français, mais énumère un certain nombre de cas où l'armateur n'est pas tenu bien qu'il s'agisse de maladies ou blessures en cours d'expédition.

La Belgique, en 1929, a rendu l'armateur responsable pour tous les accidents survenus dans le cours et pendant l'exécution du contrat de travail des gens de mer et à bord ou hors du navire, y compris les accidents dus aux risques naturels de navigation et des maladies qui en sont la suite. Elle a organisé tout un système de protection assurant les soins et le versement des gages dans certaines conditions et certaines limites, et fixé l'indemnité sur la base du salaire. La même loi a créé une caisse commune d'assurance chargée de verser les secours dus au marin et à leur famille alimentée par les allocations des armateurs dont l'affiliation à la caisse

est obligatoire, l'Etat comble le déficit s'il y a lieu. On prend en considération la faute intentionnelle de l'armateur pour soumettre sa responsabilité au Droit commun, et celle du marin pour supprimer son droit à indemnité.

La Grèce et le Maroc où l'on ne trouve pas de législation particulière sur la responsabilité des accidents du travail maritime n'ont pas encore organisé de Caisse semblable. Ils n'ont pas davantage prévu de retraites pour la vieillesse, tandis qu'en Belgique la caisse de secours et prévoyance des marins à laquelle ceux-ci sont obligatoirement affiliés, assure le versement d'une pension de retraite.

Le droit au rapatriement est prévu en Belgique par des textes conformes à la convention internationale et au Maroc par des dispositions sensiblement pareilles à celles consacrées par le Code français à ce sujet.

Ces droits disparaissent à la rupture du contrat qui est assez largement ouverte aux deux parties : en dehors des cas indiqués par une liste, la loi belge permet à chacune d'elle de résilier s'il y a contrat à durée indéterminée, à condition d'avertir l'autre et de respecter la durée du délai de préavis, ce qui rapproche le sort du marin de celui des ouvriers, mais on ne permet l'exercice de ce droit que dans les ports belges. D'autre part l'armateur peut congédier le marin pour motif grave avec autorisation administrative, et le marin peut résilier pour inexécution des obligations de l'armateur, où pour motifs graves, également avec autorisation administrative. Une rupture sans raison légitime entraîne un droit à indemnité au profit de l'autre partie, dont la loi détermine les bases. Le code grec consacre les mêmes cas de juste congédiement que le code italien et fixe un forfait d'indemnité au cas de renvoi injustifié. Le code marocain a adopté une liste des cas de congédiement qui est très spéciale mais non limitative. Au cas de rupture injustifiée l'armement devrait une indemnité déterminée forfaitairement par la loi. La résiliation est permise au marin s'il est appelé au service militaire, si ses services sont impayés, si le capitaine s'est livré à des abus d'autorité, mais cette énumération n'est pas limitative. On peut

discerner dans ces législations une tendance à établir le parallélisme entre les droits conférés aux deux parties.

Le marin est l'objet d'une protection attentive en ce qui concerne ses salaires. Les loyers sont dus en cas de perte du navire jusqu'au jour de sa disparition. Les avances et délégations sont limitées par la loi; la vieille règle de l'insaisissabilité et de l'incessibilité a été consacrée partout pour une fraction des salaires variant avec les pays. Le paiement des loyers est effectué dans des conditions de temps et de lieu différentes selon les législations, et avec intervention des pouvoirs publics, mais en Belgique celle-ci n'a lieu que sur la demande d'une des parties. Un privilège sur le navire et le fret est reconnu aux gens de mer pour assurer leurs gages.

Si des marins nous passons à l'armement, nous constatons que les législations modernes réglementent avec soin la copropriété des navires. Les sociétés d'armement sont soumises aux règles ordinaires des sociétés commerciales.

L'armateur est représenté par le capitaine. Celui-ci jouit, dans ces législations, de pouvoirs semblables à ceux qui lui sont attribués généralement, mais ils sont restreints lorsque le propriétaire ou son représentant se trouve « sur les lieux ». La législation belge limite très strictement l'initiative du capitaine en ce cas puisqu'il ne peut même pas engager l'équipage sans l'accord de l'armateur ou de son représentant. En cours de voyage, il doit prendre les mesures techniques nécessaires pour mener l'expédition à bonne fin et appliquer tous ses soins à la cargaison; il peut emprunter pour les besoins de l'expédition, fréter et acheter les fournitures nécessaires, mais il lui faut l'assentiment du représentant de l'armateur s'il se trouve sur les lieux; l'hypothèque lui est interdite ainsi que la vente, sauf au cas d'innavigabilité dûment constatée et il doit alors se munir d'une autorisation judiciaire. Le Code grec reproduit à peu près la législation belge, quant aux pouvoirs du capitaine mais lui ouvre largement le droit d'agir en justice. Le Maroc restreint également la liberté du capitaine lorsque l'armateur ou son représentant est sur les lieux.

Le pilotage est en Belgique un service public et les pilotes sont des fonctionnaires; les règlements locaux décident du caractère obligatoire de l'emploi des pilotes. Au contraire, la profession de courtier maritime est libre. De son côté, la Grèce a adopté une organisation du courtage maritime analogue à celle de la France, et le Dahir de 1924 a créé pour le Maroc des courtiers privilégiés nommés par le Gouvernement.

Au point de vue de l'affrètement, il faut remarquer que les codes modernes sont plus complets que le code français; le code belge distingue nettement le contrat de charte-partie total ou partiel, le contrat de transport de marchandises et s'occupe du transport des passagers. Le code marocain après avoir traité du contrat de transport maritime en général régit l'affrètement à temps puis le transport des passagers. La législation grecque différencie la location du navire entier du contrat de transport.

Le connaissement n'est pas obligatoirement rédigé par écrit en Belgique, où le chargeur a seulement le droit de l'exiger; on doit alors créer quatre exemplaires au moins, si l'on en crée plusieurs pour le destinataire, chacun doit indiquer s'il est fait par premier, deuxième, etc... Le connaissement peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Les mentions font foi jusqu'à preuve contraire seulement. La Grèce a emprunté sa législation sur le connaissement à l'Italie, Le code marocain organise minutieusement la circulation de ce titre. Il impose la mention sur les connaissements à ordre et au porteur de l'indication négociable ou non négociable, du nombre des exemplaires créés, et la déclaration que l'un étant accompli, l'autre ne pourra l'être; comme dans le code allemand, ses exceptions personnelles opposables à l'expéditeur ne le seraient pas au destinataire. S'il y a conflit entre les porteurs de connaissements, celui dont le titre est le plus ancien l'emporte, à moins que la délivrance n'ait déjà été effectuée. Certaines dispositions réglementent les connaissements directs.

Le connaissement crée pour le chargeur l'obligation de verser le fret. On peut noter à cet égard que le mode de calcul

imposé pour l'usage en Belgique est particulier et que ce pays n'admet pas le fret de distance. La loi belge et le code grec refusent le droit de rétention au capitaine mais lui accorde un privilège durant la quinzaine qui suit la délivrance si les marchandises sont restées en possession du destinataire. Aux obligations de l'affrètement, correspondent des obligations de l'armateur. A cet égard, comme pour ce qui concerne les limitations et exonérations légales et contractuelles de responsabilité, la loi belge de 1929 a reproduit la Convention internationale de 1924 qui sera étudiée plus loin.

Le Dahir de 1919 a également adopté les principes consacrés dans les conférences préparatoires de cette convention et s'en rapproche donc beaucoup. Le code grec s'est inspiré de la loi belge de 1908, la responsabilité du propriétaire de navire pour actes et faits du capitaine est limitée à l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage, ou d'une indemnité forfaitaire de 200 francs par tonneau ou pour chaque voyage et se montre plus favorable aux clauses de limitation et d'exonération de responsabilité que la loi belge de 1929, mais comporte moins de cas d'irresponsabilité légale. L'exploitation du navire est l'origine de nombreuses créances à l'encontre du propriétaire de navire. Les législations grecque, marocaine et belge ont supprimé le droit de suite, sauf pour les créanciers privilégiés; encore le perdent-ils d'après les deux dernières, s'ils ne font pas opposition dans le délai d'un mois, à partir de la publication de l'aliénation dans les journaux désignés.

Les litiges soulevés par le commerce maritime sont portés, en Belgique, devant les tribunaux de commerce, en Grèce, devant les tribunaux de droit commun.

La procédure de saisie conservatoire a reçu une réglementation spéciale, en Belgique en 1908, et la Grèce s'est inspirée des solutions belges. Le Dahir de 1919 a réglé la question, se séparant, lui aussi, sur ce point des vieilles législations qui appliquent en la matière les règles ordinaires de procédure.

En ce qui concerne la saisie-exécution et la vente des navires, selon M. Ravolopoulos, la Grèce applique les dispositions

de procédure civile en vigueur pour la saisie immobilière, sauf quelques modifications, en vue de la célérité des opérations. Le Maroc suit à peu de choses près le système du droit français. La Belgique a créé une organisation spéciale de la saisie exécutoire et renvoyé au Code de procédure civile pour la procédure d'ordre.

Les législations modernes connaissent toutes l'hypothèque sur le navire, même sur le navire en construction, en ou Belgique, sur le navire en voyage, mais le Maroc impose une limite minimum du tonnage que les deux autres législations ne semblent pas connaître. Au point de vue de la forme, la Belgique connaît l'hypothèque à ordre et celle au porteur. La rédaction d'un sous-seing privé suffit. Il en est de même au Maroc, mais la Grèce exige un acte authentique.

L'assiette de l'hypothèque donne lieu à des divergences : partout, elle s'étend aux agrès, apparaux, mais au Maroc elle ne porte ni sur le fret, ni sur les indemnités de responsabilité ou d'assurance, ni sur les primes et subventions d'Etat, cependant la subrogation de l'indemnité d'assurance est admise et elle est opposable aux assureurs s'ils l'ont acceptée ou si elle leur a été notifiée. Les lois belge et grecque comprennent le fret dans le gage. En Belgique, l'indemnité de responsabilité y est comprise si elle n'a pas été employée à la réparation ou la conservation du navire; il en est de même de l'indemnité d'assurance si l'hypothèque a été inscrite, ce qui est une application de droit commun belge, des assurances.

L'hypothèque fait l'objet d'une publicité qui est confiée en Belgique au fonctionnaire chargé des hypothèques terrestres; au Maroc, au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation des navires. En Grèce, l'inscription au livret du navire est seule requise.

Le créancier hypothécaire jouit d'un droit de suite, et d'un droit de préférence, celui-ci, partout réglé d'après l'ordre des dates d'inscription, sauf en Belgique où l'on tient compte du numéro d'ordre. Les créanciers hypothécaires sont tous primés par les créanciers privilégiés. Ceux-ci ne sont pas très nombreux dans les législations dites modernes, qui ont suivi

les Conférences internationales dans leur tendance à restreindre le nombre des privilèges sur le navire afin de fortifier leur valeur. Le Code de commerce grec en connaît quatre; le Code belge, depuis 1928 en connaît cinq, car il a ajouté aux autres qui lui sont communs avec le Code grec, celui pour avaries communes; le Dahir de 1919 en admet cinq.

Mais il faut remarquer que chaque privilège est en réalité un groupe de privilèges qui en contient plusieurs, et que les listes données en Belgique, en Grèce et au Maroc ne sont pas identiques. Le classement des créanciers privilégiés est basé en Belgique, à la fois sur l'ordre des dates et la nature des créances : le règlement s'effectue par voyage, et pour chaque voyage on suit l'ordre donné par le code; dans chaque groupe, les créanciers viennent au marc le franc, sauf si leur droit a pour origine certains contrats du capitaine, des indemnités pour avarie commune ou pour assistance et sauvetage, en ce dernier cas, le classement est effectué sur le fondement de l'ancienneté, les plus récentes primant les plus anciennes. En Grèce on suit l'ordre d'énumération donné par la loi avec concours au marc le franc des créanciers venant sous un même numéro, sauf pour les créances nées de sauvetage et assistance qui sont classées dans l'ordre inverse de leurs dates. Le principe est le même au Maroc, mais les créances nées de contrats et opérations du capitaine en cours de voyage qui viennent au quatrième groupe sont classées dans un ordre inverse de celui de leur naissance.

Les législations récentes ont limité la responsabilité des propriétaires de navire en s'inspirant des Conférences internationales. Le Code Marocain après avoir posé le principe de la responsabilité personnelle de l'armateur dit qu'il ne pourra être tenu au delà de la valeur du navire et de ses accessoires à moins qu'il ne préfère invoquer la limitation forfaitaire dont le maximum est fixé à 200 francs par tonneau. Il faut faire entrer dans la valeur de la fortune de mer non seulement celle du navire mais encore le fret net calculé d'après une évaluation forfaitaire des dépenses que l'on déduit du fret brut, les indemnités d'assistance et sauvetage

mais non les indemnités d'assurances, les primes et les subventions. Au cas de mort ou de lésion corporelle le propriétaire voit sa responsabilité accrue jusqu'à une seconde limite forfaitaire. On se place pour déterminer l'étendue de la responsabilité au moment de l'arrivée du navire dans le premier port touché après le fait qui donne lieu à responsabilité; si le navire se perdait ou devenait innavigable avant la fin du voyage, on se placerait à la date de l'événement qui en a été l'origine. Le code grec admet la responsabilité personnelle du propriétaire de navire mais lui permet de se libérer par l'abandon du navire et du fret, le paiement de la valeur de cette fortune de mer à la fin du voyage ou bien d'une indemnité forfaitaire fixée à 200 francs par tonneau pour chaque voyage.

En Belgique la loi du 28 novembre 1928 a mis le droit interne en harmonie avec la Convention Internationale de 1924, adoptant le système de l'option avec responsabilité forfaitaire plus élevée en cas de dommages corporels; le propriétaire demeure responsable personnellement dans les cas prévus par la Convention, et la limitation ne peut être invoquée que pour les créances indiquées par ce texte ; l'objet de l'abandon est déterminé conformément aux règles adoptées à Bruxelles. La loi édicte aussi une limitation de responsabilité à 3.500 belgas à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par un chargeur au connaissement avant l'embarquement. L'abordage est soumis en Belgique à une loi de 1911 reproduisant le texte de la Convention de 1910 qui sera étudiée plus loin, tandis que la loi grecque en reste très éloignée bien qu'elle en ait tenu compte notamment en consacrant l'obligation d'assistance aux personnes et la sanctionnant. Le Maroc fait sienne la loi française de 1915, mais il admet que les causes de suspension et prescription pour l'action récursoire, en cas de faute commune, soient réglées par la loi du tribunal saisi, et la question de compétence reçoit une solution assez différente de celle reçue en France.

Le Maroc a également consacré les dispositions de la loi

française en matière d'assistance et sauvetage, avec de légères différences cependant : elle réserve l'application de la loi du tribunal saisi au sujet des causes de suspension et prescription.

La Belgique a transformé en législation interne le traité de Bruxelles de 1910 dont il sera question plus tard.

En matière d'avaries communes, le code marocain suit les solutions admises par la loi et la jurisprudence française, avec cependant quelques emprunts aux Règles d'York et Anvers : ainsi le fait que l'avarie a pour origine le vice propre du navire ou de la marchandise, la faute du capitaine ou des chargeurs n'est pas un obstacle à la bonification ; l'auteur de la faute est seulement privé du droit d'inscrire ses dommages à la masse créancière, à moins qu'il ne s'agisse d'une faute couverte par la *négligence-clause* ; comme dans les Règles d'York et Anvers encore, le navire est inscrit dans la masse passive pour la totalité de sa valeur au port de débarquement.

La Belgique considère comme avarie commune les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts, les frais exposés sur une décision volontaire du capitaine pour le bien et le salut commun des marchandises et du navire ayant procuré un résultat utile. L'existence d'un danger est requise expressément. Dans la masse débitrice le navire est compté pour toute sa valeur au port de reste et le fret pour la moitié du montant brut. Les règles sur la pontée ou les cargaisons clandestines sont les mêmes que partout. Le fait que l'avarie est due à la faute d'un participant à l'expédition ne modifie pas, d'après la jurisprudence, le caractère d'avarie commune ; il y a exception pour la relâche forcée, conséquence du vice propre de la marchandise ou du navire, mais le coupable peut se voir réclamer par les intéressés le montant de leur contribution. La Belgique suit les Règles d'York et Anvers en ce qui concerne les sacrifices donnant lieu à contribution et les modalités du règlement d'avaries communes. Le capitaine jouit d'un droit de rétention sur les marchandises pour assurer le payement du fret. Le code grec a adopté pour les avaries communes les solu-

tions du code italien : il exige l'existence d'un danger, l'accomplissement de certaines formalités, l'obtention d'un résultat utile et refuse de classer le dommage s'il a sa cause dans la faute d'un participant à l'expédition. A propos de la masse active, il faut remarquer que le navire est compté pour la moitié de sa valeur au port de reste et que le fret contribue aussi pour moitié

La législation grecque des assurances est aussi empruntée textuellement au code italien, sauf quelques dispositions imitées de la loi belge de 1908 : la possibilité d'assurer le profit espéré, le salaire des marins, l'exclusion des risques de guerre, la mise de la baraterie à la charge de l'assureur. L'article 258 et l'article 271 *in fine* sont également tirés du code belge. En matière de délaissement quelques dispositions comme la possibilité pour l'assureur de sommer l'assuré de faire le délaissement avant l'expiration des délais, la suppression du privilège de l'assureur, le délai pour faire le délaissement en cas de réassurance, sont inspirés de la loi belge. Le droit du Maroc, généralement assez semblable au droit français est ici différent de lui, et plus proche des polices modernes : il admet le principe de l'exclusion des risques de guerre et met au contraire la baraterie à la charge de l'assureur. Le fret net est évalué forfaitairement à 60 % pour l'assurance. En cas de police flottante, l'assuré est tenu à une déclaration d'aliments chaque fois qu'une expédition est faite pour son compte ou pour celui de tiers lui ayant donné mandat de pourvoir à l'assurance. L'assuré, après paiement de l'indemnité est subrogé de plein droit aux actions de l'assuré contre le tiers responsable, il est même muni d'un droit direct dès avant le versement de l'indemnité. Il peut se voir opposer le délaissement au cas de disparition totale, de détérioration pour les trois quarts, défaut de nouvelles pendant un certain temps plus court que celui du droit français, ou impossibilité de réparer.

En Belgique, l'assurance peut porter sur tout intérêt évaluable en argent et exposé au risque de mer, même sur la solvabilité du débiteur s'il est armateur ou chargeur. Sauf

stipulation contraire, elle couvre toutes les pertes et dommages occasionnés par une fortune de mer et la baraterie du patron, mais non ceux causés par le fait ou la faute même légère des propriétaires ou chargeurs, par le vice propre de la chose, et pas davantage les risques de guerre. L'assuré qui peut traiter pour lui-même comme un mandataire ou pour le compte d'un tiers, est tenu de faire lors du contrat, toutes les déclarations utiles ; les réticences et fausses déclarations même sans mauvaise foi, rendent nulle l'assurance si elles ont modifié l'objet du contrat ou amoindri le risque dans l'opinion de l'assureur. Il doit verser la prime à l'échéance car elle n'est pas couverte par un privilège. L'assuré doit notifier à l'assureur à peine de dommages-intérêts les avis qu'il reçoit relativement aux risques mis à la charge de l'assureur. Il doit prévenir le sinistre et en limiter les conséquences ; en cas de dommages il doit établir que ceux-ci résultent d'une des causes prévues au contrat. Si plusieurs assurances avaient été souscrites, dépassant ensemble la valeur de la chose assurée, il y a réduction d'après l'ordre des dates. L'indemnité est fixée d'après une estimation de la valeur des choses assurées et de la dépréciation établie par expertise sauf en cas de valeur agréée et même en cette occurrence, l'assureur peut demander la révision. L'exagération frauduleuse de la valeur de la chose par l'assuré, entraîne la nullité de l'assurance, mais l'assureur conserve les primes. Le délaissement peut être opposé à l'assureur dans certains cas dont la liste est copiée sur celle donnée par le code français, à condition, pour l'assuré, de remplir certaines formalités dans un délai déterminé, et de satisfaire à différentes conditions ; moyennant cela, l'assuré transfère la propriété de la chose à son assureur et reçoit la totalité de l'indemnité.

CHAPITRE II

L'EFFORT VERS L'UNIFICATION DU DROIT COMMERCIAL MARITIME AU XIX^e ET AU XX^e SIECLE

La plus grande diversité règne donc en matière de législation maritime, or les conflits de lois deviennent plus gênants à mesure qu'ils sont plus fréquents. Leur nombre s'accroît en même temps que se multiplient, d'une part, les rapports avec l'étranger, d'autre part les législations en présence.

Les rapports avec l'étranger augmentent sans cesse depuis que les progrès scientifiques : utilisation de la vapeur, du mazout, du fer et de l'acier pour les navires, rendant possibles, pour de nombreux bâtiments, les longs voyages jusque là réservés à quelques-uns, et permettant la construction d'unités plus fortes. On transporte des cargaisons plus importantes, on s'arrête à de nombreuses escales afin d'avoir davantage de fret. Mais à chaque expédition, pour chaque lot de marchandises, et à toutes les escales, des rapports juridiques naissent, quelle loi doit-on leur appliquer ?

D'autre part, tous les pays importent et exportent au delà des mers, et le chiffre des échanges s'élève de plus en plus. Chaque contrée est en relations avec les peuples les plus divers. En effet les rigueurs d'autrefois ont disparu : plus de ports fermés aux navires de certains Etats, plus de pacte colonial.

Enfin le nombre des nations libres ou presque libres s'accroît, le nombre des marines marchandes aussi, et, en même temps, celui des législations maritimes spéciales qui se suffisent, s'interprètent par elles-mêmes. Les tribunaux n'ont pas

à les éclairer, les compléter par un recours à un fonds législatif commun aux nations, ni même aux Codes dont elles sont inspirées.

Aussi la situation est-elle parfois des plus complexes. Le commerce par mer peut, par exemple, mettre en présence un armateur, un capitaine, des chargeurs, de nationalités différentes, passant dans un pays qui n'est celui d'aucun des intéressés, un contrat pour le transport d'une marchandise à embarquer dans un Etat éloigné, et à débarquer dans un autre, pour le remettre entre les mains d'un destinataire d'une autre nationalité. Navire et cargaison sont assurés à des Compagnies étrangères. Des avaries peuvent survenir, ou un abordage avec un navire d'un autre pays, et les deux bâtiments se réfugier dans des ports différents. De multiples liens de droit, de nature contractuelle ou délictuelle, ont été créés par cette expédition. En cas de difficultés, quelle loi serait applicable? La plupart du temps, les intéressés ne le savent pas, et il leur est parfois impossible de le prévoir au départ : en cas d'abordage ou de relâche forcée par exemple.

De là l'incertitude, l'impossibilité de prévision, les surprises, les décisions contradictoires, les procès successifs, les dénis de justice dont souffrent les armateurs, les négociants, les assureurs, les banquiers. C'est pour remédier à tous ces dommages immérités que des associations se sont créées, des congrès se sont réunis, qui ont approfondi des questions de droit maritime.

Section I. — National Association for the promotion of social science.

Le mouvement en faveur de l'unification est parti d'Angleterre : en 1857, la *National Association for the promotion of social science* est fondée à Londres. Elle se donne comme but « de développer l'étude des sciences sociales, de guider l'opinion publique vers les moyens les plus pratiques d'améliorer

les législations civiles et criminelles, de perfectionner et de généraliser l'instruction, d'étendre et de déterminer la mission des Arts et des Lettres dans les Sociétés modernes, d'augmenter la somme des richesses publiques, et d'assurer leur bonne distribution, d'améliorer la condition physique et morale des classes laborieuses, d'aider enfin à la diffusion de tous les principes qui font la force et la dignité des nations ».

Cette association convoque les représentants de toutes les professions intéressées au commerce maritime afin de les mettre d'accord sur une législation générale de l'avarie commune. La conférence se réunit à Glasgow, en septembre 1860, et vote un certain nombre de règles qui portent le nom de « Résolutions de Glasgow », et ont trait aux avaries, notamment à l'échouement volontaire, à l'incendie à bord, le jet et ses conséquences, les débris coupés après rupture, le forçement de voiles, frais, gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, enfin les valeurs contributives. Ces textes bien qu'imparfaits produisent une bonne impression, particulièrement au *Lloyd* de Londres.

Mais l'Association ne se contente pas de ces quelques préceptes, elle a l'ambition de rédiger un projet et réglementant complètement la matière et susceptible de devenir une loi internationale; aussi charge-t-elle un comité formé de quelques-uns de ses membres de préparer un texte basé sur les principes admis à Glasgow et pouvant être soumis aux gouvernements, anglais d'abord, étrangers ensuite. Le projet est discuté à la conférence réunie à Londres en 1862 et repoussé.

On nomme alors un nouveau comité, « l'*International average Committee*, avec mission de rédiger un autre texte. Celui-ci, présenté à la conférence tenue à York en septembre 1864, est adopté sous le nom de « Règles d'York 1864 » et reçoit l'approbation de certains gouvernements. En même temps les « Résolutions de Glasgow » sont abrogées, l'*International average committee* est dissous, et on nomme des membres étrangers avec mission de former des comités locaux pour travailler à généraliser l'adoption contractuelle des Règles.

L'Association prépare ensuite un projet de loi sur le con-

trat d'affrètement que discute la conférence de Sheffield en octobre 1865, mais sans résultat pratique.

Section II. — International Law Association.

L'*Association for the reform and codification of the Law of Nations*, appelée depuis 1896 *International Law Association*, apparaît en 1873 à Bruxelles, grâce à une initiative américaine; la direction est anglaise.

Le but consiste à « vulgariser les questions de Droit international en appliquant à la recherche de leur solution les suggestions des hommes d'action : armateurs, industriels, commerçants, légistes pratiquant de différentes nationalités, et en formulant les recommandations pouvant avoir un effet pratique ».

Le Droit maritime n'est donc qu'une petite partie dans ce vaste programme. Cependant, l'Association lui a consacré une bonne partie de son activité.

Pour atteindre les résultats visés, elle réunit les délégués des professions intéressées, provoque un échange de vues, un accord, et, sur la base de celui-ci, rédige un ensemble de règles qu'elle propose à l'adoption spontanée des corporations maritimes. A l'effet d'obtenir leur adhésion, elle crée un grand nombre d'associations nationales chargées de hâter l'introduction de ces règles dans les contrats maritimes. Les branches nationales de l'*International Law Association* étudient à l'avance les questions proposées pour faciliter la discussion, et préparent des projets de lois. La plus ancienne est celle des Pays-Bas; celle de la France date de 1924.

L'*International Law Association* a déployé en notre matière une activité remarquable. Les Conférences où le Droit maritime a été le plus spécialement étudié, et les sujets qui y ont été approfondis sont les suivants :

La Haye	1873	Avaries communes.
Brême	1874	—
Anvers	1877	—

Francfort	1878	Avaries communes.
Londres	1879	—
Berne	1880	—
Milan	1883	Abordage.
Hambourg	1885	Affrètement.
Liverpool	1890	Avaries communes.
Gênes	1892	Eaux territoriales.
Londres	1893	Affrètement.
Bruxelles	1895	Eaux territoriales. Abordage.
Buffalo	1899	Assurances.
Glasgow	1901	—
Anvers	1903	Avaries communes.
Budapest	1908	Grèves.
Paris	1912	
Madrid	1913	Avaries communes. Connaissements.

Suspendue pendant la guerre, la série des Conférences reprend après la paix : Portsmouth 1920, La Haye 1921, Buenos-Ayres 1922, Londres 1923, Stockolm 1924, Vienne 1926, Varsovie 1928.

L'*International Law Association* a d'ailleurs obtenu des résultats importants.

Dès le début, reprenant les Règles d'York, restées théoriques, elle en fait les douze Règles d'York et Anvers qui, grâce à son effort, obtiennent l'appui des armateurs et assureurs anglais, puis de ceux du continent et de l'Amérique.

Ces règles passent, peu à peu, dans la pratique mais n'obtiennent pas la sanction des pouvoirs publics qu'on avait espéré. Les projets de Code français les rejette, de même que les codes allemand, italien et belge, sauf pour quelques points. Elles sont d'ailleurs remaniées et augmentées successivement à Liverpool, Gênes, Anvers. A Stockolm, en 1924 on procède à une révision générale.

L'Association obtient à Londres un accord sur l'affrètement qui n'a eu aucune conséquence pratique. Les Règles de La Haye relatives au connaissance sont aussi son œuvre, elles ont suscité un grand enthousiasme, mais leur mise en

vigueur s'est révélée plus difficile qu'on ne l'escomptait, et on a du faire appel aux gouvernements. Les Règles de Vienne sur le change perdent beaucoup de leur intérêt, la monnaie s'étant stabilisée. Récemment l'Association a obtenu le vote des Règles de Varsovie concernant la vente caf, mais celles-ci ne sont pas définitives et doivent faire l'objet d'une étude nouvelle à la prochaine Conférence.

Section III. — Le Comité maritime international.

Le Comité maritime international a été créé en 1896 à Anvers par M. Charles Le Jeune et Louis Franck, et placé sous la présidence de M. Bernaërt, président du conseil des ministres de Belgique.

Son but est l'unification du Droit maritime. Pour y parvenir, les fondateurs décident, dès l'origine, de procéder par étapes, de n'aborder que des sujets d'étendue limitée et en nombre restreint.

Le Comité est permanent, et des Associations nationales sont créées peu à peu dans presque tous les pays maritimes; elles sont en rapports entre elles et avec le Comité. La première en date est celle de Belgique. Celle de la France, constituée la même année, est due à MM. Autran et Verneaux.

Les Associations nationales examinent les questions, le droit de leur pays ainsi que celui des autres peuples, et leur valeur respective, rédigent rapports et projets; puis envoient le résultat de leur travail aux autres Associations. Ensuite, la discussion, ainsi laborieusement préparée, est ouverte dans une Conférence du Comité. Souvent, études préalables et débats généraux sont renouvelés plusieurs fois, et des Comités spéciaux sont constitués. Enfin, lorsqu'on est arrivé à un accord, commence une troisième phase : dans des Conférences diplomatiques, les projets sont présentés aux délégués des gouvernements pour être transformés en Conventions internationales par lesquelles chaque Etat s'engage à appliquer les règles aux conflits intéressant à la fois un de ses nationaux

et le sujet d'une autre puissance signataire de la convention. Le Comité espère que les législations nationales seront ensuite modifiées en conformité du texte ainsi adopté.

Le Comité maritime international a travaillé avec ardeur. Il suffit pour s'en rendre compte d'énumérer les Conférences et les sujets abordés.

1897 Bruxelles : Abordage. Assistance.

1898 Anvers : Abordage. Assistance. Responsabilité des propriétaires de navires.

1899 Londres : *id.*

1900 Paris : *id.*

1902 Hambourg : Assistance, compétence en matière d'abordage, privilèges et hypothèques.

1904 Amsterdam : *id.*

1905 Liverpool : Responsabilité des propriétaires de navires. Privilèges et hypothèques.

1907 Venise : *id.* Conflits de lois.

1909 Brême : Conflits en matière de fret. Responsabilité en cas d'accident de personnes.

1911 Paris : *id.*

1913 Copenhague : Déclaration de Londres. Affrètement. Sécurité de la navigation. Assurances en temps de guerre.

Les Conférences après avoir cessé pendant la guerre reprennent ensuite :

1921 Anvers : Responsabilité des propriétaires de navires. Privilèges et hypothèques. Affrètement.

1922 Londres : Règles de La Haye. Immunité des navires d'Etat.

1923 Gothenburg : Immunité des navires d'Etat. Affrètement. Assurances obligatoires des passagers.

1925 Gênes : Assurances obligatoires des passagers. Affrètement.

1927 Amsterdam : Lettres de garantie.

1930 Anvers : Compétence en cas d'abordage.

La procédure suivie par le Comité maritime international comporte, au terme de ses efforts, la réunion de Conférences

diplomatiques. Aussi, en 1905, la Belgique, sur la demande du Comité, invite les Gouvernements à une Conférence en vue de la conclusion d'une convention relative au sauvetage et à l'assistance en mer.

La première réunion tenue à Bruxelles en 1905, n'a aucun résultat malgré la présence de treize Etats, par suite de l'absence de l'Allemagne, de l'Angleterre, les deux flottes les plus considérables du monde et de celle de l'Autriche-Hongrie. Le principe de l'assistance obligatoire fut cependant ajouté au texte sur la demande des délégués français.

La seconde réunion, en octobre 1905, a plus de succès : Vingt-deux Etats sont représentés, parmi lesquels se trouvent l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne, l'Angleterre. Les deux projets sont adoptés.

Dans une troisième session en 1909, les vingt-quatre Etats présents abordaient la question de la responsabilité des propriétaires de navires et celle des privilèges et hypothèques.

A la quatrième session, en 1910, on arrive enfin au vote définitif des conventions sur l'abordage et l'assistance et on reprend les discussions commencées en 1909.

La cinquième section a lieu en 1922. On adopte le projet sur les privilèges et hypothèques, et celui sur la responsabilité des propriétaires de navires, déjà à l'examen en 1909, ainsi qu'une convention sur les connaissements, qui n'est guère que la reproduction des Règles de La Haye.

Mais une sixième session est tenue en 1926 pour modifier le texte de la Convention sur les privilèges et hypothèques, afin de donner satisfaction aux Etats-Unis et à l'Angleterre et voter la Convention sur l'immunité des navires d'Etat.

En somme le Comité maritime international a obtenu le vote :

- 1^o D'une convention sur l'abordage;
- 2^o Sur l'assistance;
- 3^o Sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires;

4° Sur les privilèges et hypothèques;

5° Sur l'immunité des navires d'Etat.

Aussi depuis longtemps l'œuvre du Comité fait-elle l'admiration des partisans de l'unification du Droit commercial maritime. On lit dans l'ouvrage de Sohr :

« L'unification du Droit maritime privé... qui constituait une réforme urgente et où presque tout restait à faire, fut en propre, l'œuvre, et en même temps le succès du Comité maritime international. » « On peut dire, écrit-il ailleurs, qu'en ce moment le Comité maritime international occupe au point de vue de l'évolution des législations une situation prépondérante, et que les deux premières conventions ne sont que le premier chapitre du Code maritime mondial dont il ambitionne de doter le monde. » Berlingieri déclare : *Al Comité maritime international si deve il merito di avere elaborato il materiale scientifico e iniziato a diretto il movimento a favore di quel movimento ordinamento internazionale del diritto marittimo privato che, ben può affermarsi con animo sicuro, sarà tra breve almeno per i principali suoi istituti, in fatto compiuto. »*

Récemment M. Ripert a dit que le succès est tel que la Conférence diplomatique fait de plus en plus figure de Parlement maritime international, avec ses sessions et ses commissions.

Il ne faut cependant pas s'abuser sur les résultats obtenus : les conventions ont été votées, mais ce n'est pas suffisant; il faut encore obtenir la ratification par les Etats, puis la modification des législations internes pour les mettre en harmonie avec la convention. Le texte adopté par chaque nation doit être identique à celui voté à Bruxelles. Or, les ratifications ne se produisent pas vite, et la transformation des lois nationales est encore plus lente. Peut-on vraiment dire, dans ces conditions, que le Comité a atteint son but.

Section IV. — Indications complémentaires sur les associations et congrès ayant apporté leur collaboration à l'unification du droit commercial maritime.

Il faut faire une place spéciale aux Congrès internationaux réunis sur l'initiative des gouvernements à la fin du siècle dernier.

En 1885, la Belgique convoque les autres Etats au Congrès d'Anvers. Le but poursuivi consiste à : 1^o Rechercher et résoudre les conflits des lois tant qu'elles seront différentes; 2^o Rechercher la législation maritime type à proposer comme modèle aux divers peuples.

Dix-sept gouvernements répondent à l'appel de Bernaërt, envoyant des délégués des diverses professions du monde maritime et du monde juridique. La Conférence avait été préparée avec soin et des rapports de grande valeur ont été présentés, « presque toutes les plus importantes institutions du droit maritime furent l'objet d'études, de discussions, et, pour chacune, des projets de législation uniforme furent proposés ». On voit apparaître là, la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales du capitaine. En matière de conflit de lois, le Congrès recommande l'adoption de la loi du pavillon pour la plupart des contestations.

En 1888, un autre Congrès se réunit à Bruxelles, qui procède à un nouvel examen des mêmes questions.

Ces Conférences ont été très brillantes; les projets proposés tiennent tout à fait compte des nouvelles exigences du commerce maritime et sont bien supérieurs aux législations en vigueur, d'après Berlingieri. Malgré cela, malgré les efforts du gouvernement belge, nulle convention n'en est résultée. Le Congrès de Copenhague en 1888 n'est pas plus efficace. A celui de Washington, l'année suivante, de nombreux sujets sont discutés et donnent lieu à des résolutions, mais seules celles sur les routes de mer ont quelque effet pratique. A Copenhague et à Washington est émise l'idée de commission internationale permanente chargée de proposer une réforme des législations. Le Congrès de Gênes en 1892 n'a pas davantage de suite et l'idée d'une magistrature internationale n'aboutit pas.

L'insuccès de ces Conférences vient sans doute de ce qu'elles embrassent un trop grand nombre de matières et que, dans les divers pays, personne ne travaille à obtenir des lois où les traités consacrent les résolutions prises.

La Chambre de commerce internationale créée après la guerre, intervient aussi, quoique de façon secondaire, dans l'œuvre d'unification. Elle seconde l'*International Law Association* et le Comité maritime international par la propagande qu'elle fait auprès de ses membres en faveur de l'uniformité. D'autre part elle étudie les questions traitées dans les Conférences de l'Association et du Comité, et fait part de ses observations. Elle s'est occupée notamment de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, de l'immunité des navires d'Etat, de la lettre de garantie, de la vente caf et surtout de l'unification des connaissements.

On doit aussi noter l'œuvre de l'Institut de Droit international créé à Gand en 1872. Il s'applique à l'étude scientifique des différentes branches du Droit international, et prépare des projets de Code où de conventions internationales relatifs à des matières de Droit privé ou de Droit public. Son domaine, comme celui de la Chambre de commerce internationale, dépasse de beaucoup le Droit commercial maritime; il s'en est cependant occupé à différentes reprises. A Munich en 1883 et à Bruxelles en 1885, il a étudié la question des assurances. Dans cette même réunion, il a adopté le projet d'un texte destiné à donner une solution internationale aux conflits de lois en 1888, à Lausanne, il s'est consacré aux conflits de lois et de juridiction en cas d'abordage. La conférence de Bruxelles s'est aussi occupée de notre matière.

Des tentatives dans le même sens ont été faites pour les Etats de l'Amérique du Sud à Montevideo en 1888 et à la Commission internationale de législation uniforme tenue à Buenos-Ayres en 1916.

Il faut aussi mentionner l'œuvre de la Société des Nations qui touche d'assez près l'unification du Droit maritime : La Conférence des communications et transit a créé un statut international des ports; la Conférence internationale du Travail a voté plusieurs conventions protégeant les marins.

CHAPITRE III

COUP D'ŒIL SUR L'UNIFORMITE DU DROIT MARITIME A TRAVERS LES SIECLES

Etablir l'uniformité du droit commercial maritime ne serait, d'après certains auteurs, qu'un retour à l'état de choses ancien. « Dans ces temps même auxquels notre orgueilleuse délicatesse donne le nom de Barbares... nos ancêtres avaient senti... la nécessité de règles uniformes... et chaque peuple s'empressait d'adopter la même jurisprudence. »

Les partisans de l'unification nous montrent en effet l'uniformité à peu près réalisée à différentes reprises au cours des siècles : tantôt c'est par l'application d'un droit maritime dans les limites d'un Etat, mais d'un Etat comprenant des territoires immenses, presque tout le monde civilisé de son temps; tantôt c'est par l'observation des mêmes coutumes chez bien des peuples; tantôt enfin c'est par l'imitation générale d'une législation perfectionnée.

Ces conclusions, d'ailleurs, ne portent que sur les législations qui se sont succédées depuis l'époque romaine, car on manque de renseignements sur le droit maritime des peuples plus anciens : de certains il ne subsiste que le souvenir; pour d'autres des fragments ont été retrouvés, mais trop incomplets pour que nous puissions connaître vraiment les principes régissant leurs navigations sur mer.

C'est ainsi que l'obscurité est complète au sujet du droit commercial maritime de la riche et commerçante Assyrie, de la Crète et des peuples arabes. Nous n'en savons pas davantage sur celui régissant les Phéniciens et Carthage. Pardessus

suppose que les Phéniciens avaient transmis leurs lois maritimes aux Carthaginois et peut-être aux juifs, dont certains usages ont été fixés dans la Mischna et les Thalmud. Nous ne connaissons de l'ancien droit égyptien que des textes relatifs à la police des rivages, des débarquements d'étrangers, et aux magistrats étrangers. Pardessus a publié quelques règles se rapportant à la navigation dans la mer des Indes, règles qui nous ont été conservées dans le code de Manou.

L'auteur de la *Collection des lois maritimes* croit à la similitude des préceptes suivis en la matière par les peuples « quelle que soit l'époque à laquelle le commerce maritime a créé des communications, des usages ont dû s'établir... les usages ont dû prendre une sorte d'uniformité dans tout ce qui était relatif au même genre de transaction ». « On peut supposer, dit-il ailleurs, que le fond de leurs lois était le même, le plus ou moins de civilisation explique les différences de détail. »

Mais cette uniformité ne peut guère être qu'une supposition, puisque nous sommes réduits à l'égard de ces peuples à des conjectures.

Certains juristes ont cru qu'au contraire le droit maritime des Rhodiens nous était parvenu intact dans le corps de droit qui porte ce nom. Valin ne semble pas mettre en doute l'authenticité de la compilation, et Pastoret déclare : « Telles sont ces lois célèbres, monument éternel de la sagesse des Rhodiens tour à tour adoptées par les Grecs et les Romains. » Mais, ailleurs, cet auteur reconnaît que le recueil en question est récent et que le véritable droit rhodien ne nous est pas parvenu. Pardessus et Desjardins partagent cet avis. Les textes du Digeste sur le jet et la contribution sont les seules dispositions dont l'origine rhodienne ne semble pas douteuse.

Le plus ancien droit maritime sur lequel nous ayons des notions certaines est celui en vigueur à Athènes. Les textes eux-mêmes ont disparu, mais les ouvrages des historiens, des rhéteurs, les discours, surtout les plaidoyers de Démosthène nous font connaître les principes essentiels de ces lois. Pardessus écrit que les mêmes préceptes régissaient les autres

cités grecques dont les législations nous sont inconnues : « J'offrirai l'ensemble de la législation commerciale d'Athènes, il sera, par le fait, celui de la législation commerciale de la Grèce entière puisque le petit nombre de notions qui subsistent sur celle des autres Etats de la confédération présente des dispositions semblables à ce que nous savons des Athéniens. »

D'autre part, le même auteur, note la grande ressemblance que présente ce droit avec celui de Rhodes et celui de Rome : « Si on en excepte quelques dispositions d'intérêt local... qui n'ont pas été adoptées par les Rhodiens, placés dans une situation différente, et les Romains maîtres du monde, les principes du droit athénien sur le prêt à la grosse, la contribution aux avaries et les autres conventions se trouvent littéralement dans les lois remaniées. »

Section I. — Le droit maritime romain.

Les Romains, d'ailleurs, ne semblent pas avoir été portés par leur tempérament vers le commerce maritime. Ils commencèrent à avoir des navires seulement lorsque ceux-ci leur furent indispensables pour entreprendre des conquêtes lointaines. Mais peu à peu les vivres et les objets de luxe que produisaient leurs colonies et les pays d'Orient devinrent nécessaires à la puissante cité. De là le nombre croissant des expéditions commerciales vers le Pont-Euxin, l'Asie Mineure, la Grèce et ses archipels, la Syrie, la Grande-Bretagne, surtout vers l'Egypte et l'Inde.

Alors on sentit le besoin d'une législation nouvelle régissant ces négociations que n'avait pas prévu le Droit civil. Les magistrats et les jurisconsultes élaborèrent des règles, sans doute à partir du ^v^e ou ^{vii}^e siècle. Jusqu'à quel point firent-ils appel aux préceptes suivis en Grèce et à Rhodes ?

Certains ont prétendu que les Romains n'avaient adopté que les principes relatifs au jet. Ils s'appuyaient sur le raisonnement suivant : un titre du Digeste est intitulé *De lege*

Rhodia de jactu; si les auteurs de recueil s'étaient approprié les solutions grecques ou rhodiennes sur quelque autre point, ils l'auraient sans doute indiqué, comme ils l'ont fait pour celui-ci.

Cependant, à l'heure actuelle, les juristes s'accordent à dire que l'emprunt fait par Rome au droit des peuples voisins est beaucoup plus important.

On ne sait si les Romains ont reçu ces principes de Rhodes avec laquelle ils contractèrent alliance, ou de la Grèce, alors presque entièrement soumise à leur domination; les deux pays ayant d'ailleurs la même législation maritime. L'adoption par Rome du droit rhodien semble certaine lorsqu'on lit la célèbre Loi du Digeste *De lege Rhodia de jactu*. De plus sous la rubrique du Digeste *De lege Rhodia de jactu*, il n'est pas traité seulement du jet, mais aussi d'autres questions relatives au droit maritime : naufrage et droit public, droits et obligations du patron qui s'est engagé à effectuer un transport. D'autre part, Cujas et après lui Pardessus, ainsi que Desjardins invoquent tous dans le même sens ce fait que, dans l'ouvrage du jurisconsulte Paul : *Pauli Receptae Sententiarum*, on trouve sous la rubrique *Ad legem Rhodiam de nauticis*, des dispositions semblables à celles qui figurent au Digeste sous le titre *De lege Rhodia de jactu*. Enfin, Pardessus note que les règles qui nous sont parvenues des Grecs, sont semblables à celles du droit romain sur le même sujet : « La ressemblance entre les lois d'Athènes et de Rome sur les lois maritimes est constante. »

Cependant il n'y eut pas uniformité absolue. Déjà, avant l'adoption du droit rhodien, prêteurs et magistrats avaient organisé différentes actions et « le droit maritime romain, envisagé sous cet aspect ne relève que des Romains ». D'ailleurs Rome laissa de côté les dispositions qui avaient un caractère local, et, de l'aveu de Pardessus; ses juristes adoptèrent les principes grecs « en les appropriant à leurs mœurs et aux formes de la jurisprudence » lorsqu'ils le jugèrent utile. « Il est vrai, écrit cet auteur, que les règles maritimes grecques ont été modifiées plus ou moins par les juris-consultes et les magis-

trats de Rome, surtout pour les coordonner avec leur système d'actions et de procédure. » Certaines questions ont été résolues d'une façon différente : ainsi le contrat d'affrètement considéré en Grèce comme un louage de chose, était, pour les Romains, une *locatio operis faciendi* et dans leurs *Etudes sur l'Histoire du Droit commercial romain*, Huvelin et Lévy-Bruhl émettent l'idée que « si les principes de la contribution aux avaries communes avaient été empruntés à la coutume maritime de Rhodes, il est probable qu'il n'en a pas été de même du procédé technique employé pour le réaliser » néanmoins il n'est pas douteux que la coutume maritime grecque avait fortement pénétré le droit romain.

Un point reste obscur : l'époque à laquelle cette introduction s'est produite. Aucun texte législatif antérieur à Justinien n'ordonne l'application de la loi rhodienne sur les territoires soumis à Rome. La loi 9 f. f. *De lege Rhodia de jactu* paraît faire remonter à Auguste l'observation générale de cette législation, mais il est probable que cet empereur n'a fait que constater un usage déjà établi; cette supposition est d'autant plus vraisemblable que Cicéron et Salluste font allusion à des principes rhodiens et que Labeon, Servius, Ofilius et Alfenus Varus ont commenté ce droit. Aussi Pardessus et Desjardins après Haubold placent l'adoption du droit rhodien par Rome avant l'an 51 avant notre ère, contrairement à Pastoret qui la fixait au principat de Claude.

Cette législation conserva son empire lorsque l'Etat romain se fut disloqué sous la poussée des Barbares.

Le Code théodosien, qui régissait la Gaule depuis 438 ne parle guère du commerce maritime que pour édicter des règles d'administration et de police; mais le Bréviaire d'Alaric, la *Lex Romana Burgundionum*, et l'édit de Théodoric, où on trouve quelques préceptes de droit maritime; ont puisé à des sources romaines : Code théodosien, Institutes de Gaius, et Sentences de Paul surtout. Néanmoins ils s'occupent peu de notre matière; Pardessus en conclut que c'est parce qu'une autre loi la régit, et que celle-ci ne pouvait être que le droit romain en vigueur jusque là. Cet auteur affirme même que

le droit romain régissait le commerce maritime des peuples qui interdisaient à leurs tribunaux l'application des lois de Rome. Desjardins, à propos du Code de Reccessuinthe, remarque qu'il y a là une conjecture plausible, mais une simple conjecture.

D'autre part on peut noter dans certains capitulaires francs, dans les formules d'Auvergne et d'Angers, dans l'œuvre d'Isidore de Séville, celle de Petrus, dans le *Brachylogus*, l'influence du droit de Justinien qu'on appliqua en Orient, puis en Italie.

Le Code de Justinien contient quelques prescriptions relatives au commerce qui complète les Pandectes en ce qui concerne notre matière.

On ne sait si l'Italie garda cette législation après l'invasion des Lombards, mais l'Orient la conserva longtemps; peu à peu cependant des modifications furent apportées par la pratique. Le principal recueil des règles nouvelles est celui de Léon le Philosophe : *Les Basiliques*, dont le livre LIII est perdu. La Synopsis major, la Synopsis minor, les livres d'Attaliata et d'Harmonopoule, compilations et abrégés de ce livre, permettent néanmoins de se rendre compte de l'étroite ressemblance que le droit byzantin présentait avec le droit romain.

Mais peut-être, en pratique se servait-on davantage du droit appelé « pseudo-rhodien » par Rehme, qui consistait en une série d'usages locaux admis et sanctionnés par les empereurs isauriens, bien avant les Basiliques et qui répondait mieux que le droit romain aux besoins nés de la situation nouvelle : disparition de l'esclavage, dangers des expéditions sur mer, nouvelle organisation du commerce maritime, contrats subitement apparus.

Ainsi, après la suprématie de la législation romaine étendant son influence jusqu'aux lointaines limites de l'empire, apparaît peu à peu, en même temps que les nombreux Etats barbares, la diversité des lois maritimes. Pardessus note les divergences entre les peuples commerçants de la Méditerranée, quant à la conception des avaries communes, le mode de

contribution, et le droit de piller les naufragés. La compilation dite « droit maritime des Rhodiens », qui est peut-être un recueil d'usages locaux, adopte des principes parfois différents de ceux admis en droit romain.

« Il existait déjà des différences entre les législations, différences qui crûrent avec l'oubli du droit romain », dit Pardessus, bien qu'elles fussent moindres en droit maritime.

Section II. — L'époque des coutumes.

A partir du ^x^e siècle, le commerce, qui avait beaucoup perdu de son importance dans l'Europe occidentale envahie par les Barbares, prit une intensité qu'il n'avait encore jamais eue.

Le goût de l'activité et des aventures, celui des conquêtes et de la domination entraîna les seigneurs féodaux à des expéditions lointaines. Des Normands s'installèrent en Angleterre et dans les Deux-Siciles; l'Espagne s'efforça de chasser les Maures; la chrétienté s'unit pour résister aux Turcs menaçant l'Europe occidentale.

D'autre part, l'habitude des pèlerinages se répandit dans toutes les classes de la société; et surtout les croisades multiplièrent les rapports entre peuples de civilisations tout à fait différentes. Chacun s'initia donc à des mœurs inconnues de lui jusqu'alors, et ressentit des besoins nouveaux. De là un nouvel essor du commerce : Rouen envoya en Angleterre des vins, des tissus, et plus tard des produits venus d'Orient. Les échanges reprirent plus actifs que jamais dans la Méditerranée : en Italie d'abord, Amalfi, Pise, Gênes, Venise s'enrichirent. Puis sur les côtes de France et d'Espagne, Marseille, Montpellier, Barcelonne, furent en rapport avec l'Orient et les Musulmans. Gibraltar appartenant aux Maures, les marchandises devaient prendre la voie de terre. Bayonne, Bordeaux, La Rochelle expédièrent des vins de France, les vins et fruits d'Italie, les épices, les soies, les tapis, les armes

d'Orient à l'Angleterre et à la Flandre qui leur fournissait des draps et des toiles. Plus tard, Brême, Hambourg, Lubeck, Amsterdam, en relation avec les pays scandinaves et la Russie en reçurent des matières premières : fourrures, cuirs, bois.

En somme, le commerce maritime du moyen âge connut trois grandes zones d'activité : la Méditerranée, d'une part; la Manche, l'Océan Atlantique, la mer du Nord, d'autre part; enfin la Baltique; les deux dernières zones communiquaient entre elles, tandis que la première restait isolée à cause des Maures, maîtres de Gibraltar.

Pour régir ces négociations, des règles juridiques étaient nécessaires. Elles se formèrent, pour ainsi dire, spontanément, sans l'intervention des souverains, par la répétition de pratiques identiques, sanctionnées toujours de la même façon par l'autorité judiciaire de l'endroit; on a comparé cette lente création à celle des sentiers à la campagne. Faites pour des expéditions maritimes dont tous les participants étaient du même port, appliquées par des juges qui étaient, eux aussi, des commerçants de cette ville, les coutumes maritimes ne furent d'abord que des usages locaux. On discerne généralement parmi ces coutumes les recueils d'usages, les statuts des villes, et ceux des corporations de marchands, mais en réalité la distinction est bien difficile à faire, ainsi que le constate M. Huvelin, car les statuts ne sont, au fond, bien souvent, que des recueils d'usages. En tout cas, on assista selon le mot de Sohr à « toute une floraison de droits particuliers ».

Puis peu à peu les raisons d'uniformité l'emportèrent sur les causes de diversité, des fusions se produisirent de proche en proche et on aboutit à la formation progressive de grandes coutumes internationales. L'évolution s'est effectuée de la même façon dans la Méditerranée, l'Océan, la mer Baltique; mais on peut remarquer une forte ressemblance entre les usages admis dans ces deux dernières régions maritimes.

Enfin, vers le ^{xvi}^e siècle certains faits nouveaux semblent destinés à achever l'uniformité.

Nous chercherons brièvement quelle a été l'évolution dans chacune des trois zones de navigation, puis quels sont les événements favorables à l'unification au ^{xvi}^e siècle.

§ 1. *La Méditerranée.*

Le droit byzantin pseudo-rhodien continua à régir le Sud de l'Italie jusqu'à la conquête normande. Puis apparurent de multiples législations séparées par des différences essentielles. Celle de Trani d'abord « *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani* » voisine encore du droit byzantin, mais contenant déjà des règles qui ne doivent rien au droit romain ni aux Basiliques, et d'autres qui font penser aux futurs rôles d'Oléron-Amalfi observait les règles contenues dans la célèbre « Table d'Amalfi », mais sa puissance fut ruinée par Pise. Cette ville semble avoir eu des lois propres dès le XI^e siècle, mais nous ne possédons que le *Constitutum usus* datant du XII^e siècle et *Breve consulum maris* du siècle suivant. Venise paraît aussi avoir obéi à une législation spéciale dès avant le XIII^e siècle, mais seul le *Capitulare nauticum pro emporio Veneto* de 1255 nous est parvenu. Des doges édictèrent ensuite quelques prescriptions de droit maritime que l'on trouve au VI^e livre des statuts civils; il faut noter aussi quelques lois et décisions du conseil des doges aux deux siècles suivants, relatives à la contribution, aux assurances, aux naufrages, etc... L'ennemie de Venise, Gênes; avait possédé des statuts et en avait fait pour ses colonies : ceux de Para, Albenga, mais c'est surtout à l'*Officium Gazariæ* qu'elle doit sa législation; les règles posées par l'*officium* peu à peu étendues à tous les pays en relations maritimes avec Gênes pour régir la navigation, furent plus tard codifiées et revues. L'office cessa ses fonctions au XVI^e siècle, à la suite de la *Reformatio Rotæ*, qui attribua la juridiction aux *Magistrati de Anziani*, et la surveillance de la navigation à l'*Ufizio di Mare*. Le statut de 1588 contient aussi quelques préceptes de droit maritime. En dehors des coutumes des grandes cités, sans cesse en guerre et jalouses de leurs droits, tous les ports italiens établirent des textes particuliers et « il faudrait presque dresser la liste des villes de la Méditerranée pour énumérer les coutumes qui y sont pratiquées ». On trouve notam-

ment les Assises de Jérusalem, celles de Chypre, d'Antioche, les statuts de Fermo, de Zara, ceux-ci semblables aux *Capitulare nauticum* de Venise, Bari, Ancône, Rimini, Florence, Savone, Gaëte, etc...

En France, les principaux sont ceux de Marseille, jalouse de son autorité, et qui tenait « à ne ressembler qu'à elle-même », les coutumes et les établissements de Montpellier, les coutumes de Narbonne.

En Espagne, Barcelonne et Valence étaient les deux plus grands centres de navigation; mais aux coutumes locales vinrent, dès le XIII^e siècle se superposer les nombreux actes des souverains.

A cette multiplicité de législation se substitua peu à peu l'observation générale d'un statut unique : le Consulat de la mer. On a beaucoup discuté sur la date à laquelle il parut. Pardessus et Desjardins sont d'accord pour la fixer au XIV^e siècle. On a attribué à différentes villes l'honneur de sa création. Il semble qu'il soit d'origine catalane. Après avoir cru qu'il avait été rédigé sur l'ordre des rois d'Aragon, on admet aujourd'hui que c'est un recueil des décisions des tribunaux de Barcelonne. Malgré ses imperfections, peut-être parce qu'il est « le premier essai d'exposition systématique » de la matière, il fut vite adopté par les autres ports; dès le XV^e siècle il l'était sur presque tout le rivage de la Méditerranée. Au XVI^e siècle, Ancône ne connaissait plus que ce droit et Casaregis écrivait : « Consulatus maris in materiis maritimis uti universalis consuetudo non minus legis habet vigorem in se habens communiter apud omnes provincias, et nationes recepta. » Cette adoption s'est produite peu à peu, par les conquêtes, par la renommée de ce statut, peut-être aussi à cause du besoin d'uniformité naturel au commerce maritime.

§ 2. Les côtes de l'Océan.

Une évolution semblable à celle qui eut lieu sur le littoral de la Méditerranée se produisit sur les côtes de l'Océan Atlan-

tique, de la Manche et de la mer du Nord. Mais l'unité fut atteinte plus tôt, vers le XIII^e siècle probablement. Aussi presque toutes les coutumes en vigueur auparavant ont disparu sans laisser de traces.

Pardessus cependant retrouvé les lois rédigées sur l'ordre de Guillaume le Conquérant pour l'Angleterre. Elles comprenaient avec des usages suivis sous les anciens rois, des textes d'origine normande.

Le même juriste a retrouvé à l'étranger la *Constitutio societatis navium Bajonensium*, « véritable document de droit anglais », dit-il, on peut y remarquer une tendance accentuée à protéger le commerce de Bayonne.

Plus célèbres sont les Coutumes locales de l'île d'Oléron usages dont l'observation resta toujours particulière à cette île. Le manuscrit est du XIV^e siècle, mais laisse supposer que ce droit est plus ancien.

Peu à peu toutes ces habitudes locales furent supplantées par l'obéissance à une coutume commune : les Rôles d'Oléron.

La question de leur origine a donné lieu à des discussions : la Hollande a prétendu qu'ils étaient tirés des Jugements de Damme; Leibnitz en attribue l'honneur à Othon, duc de Saxe, Selden y voit l'exécution d'un ordre de Richard Cœur de Lion, Cleirac prétend qu'Eléonore d'Aquitaine les fit dresser. Mais il semble aujourd'hui que ce soit plutôt le recueil des jugements rendus par le tribunal maritime de l'île d'Oléron; cette opinion contestée par Pardessus a été établie par sir Travers Twiss, mais elle ne vaut que pour les vingt-quatre articles primitifs que l'on trouve dans tous les manuscrits.

La date de la rédaction des Rôles demeure incertaine. Pardessus la fixe au XI^e ou XII^e siècle, sir Travers Twiss à la fin du XI^e; Cleirac la déclare antérieure à 1266. On ne sait pas davantage à quelle époque l'observation de ce coutumier se généralisa. Mais Desjardins affirme qu'il est hors de doute qu'au début du XIII^e siècle, de nombreuses copies du statut primitif avaient été envoyées aux principaux ports et étaient observés sur les côtes de l'Atlantique, et même de la Baltique.

En effet l'adoption des Rôles se fit rapidement. Du golfe de

Gascogne ils se répandirent dans la Castille qui y ajouta un article, et Alphonse X leur donna même force de loi. L'ordonnance de 1364 est la première des lois françaises conservées dans nos recueils qui ait constaté officiellement l'admission des Rôles sur les bords de l'Océan.

L'Angleterre admit ces préceptes, au moins à partir d'Edouard III, mais on ne sait trop à quel titre : autorité d'usage et sagesse, loi écrite, usage de jurisprudence. Elle introduisit les vingt-quatre articles dans le *Black Book of the admiralty*, mais elle y ajouta dix autres articles.

Puis ils passèrent vers le début du xiv^e siècle en Flandre, à l'occasion des envois de vins de France par La Rochelle. Les Jugements de Damme reproduisirent exactement les Rôles en y ajoutant le nom de L'Ecluse à ceux des ports français. En Zélande, on les retrouve dans les Lois de Westcapelle qui ne contenaient qu'un article de plus. L'Ordonnance d'Amsterdam et les Recès de la Hanse s'en inspirèrent et la Baltique elle-même a subi son influence.

Une uniformité relative entre les coutumes maritimes de l'Europe occidentale et septentrionale en résulta, chaque pays admit les Rôles en leur faisant subir les retouches qu'il jugeait utiles.

Peut-être aurait-on pu espérer une fusion entre le droit méditerranéen et celui de l'Océan, mais aucun contact ne put s'établir entre ces deux législations par suite de la présence des Maures en Espagne pendant tout le début de cette époque, qui empêchait toute communication par Gibraltar. Au contraire aucun obstacle ne séparait la mer du Nord de l'Europe septentrionale, aussi les relations entre les deux contrées se multiplièrent-elles vers le xv^e et xvi^e siècle surtout.

§ 3. *La Baltique et la mer du Nord.*

L'évolution du droit maritime dans les mers septentrionales ressemble davantage à celle qui se produisit dans la Méditerranée qu'à celle de l'Atlantique. On assiste à l'éclosion de

multiples législations, puis le Droit de Wisby affirma partout son influence.

On conserve le souvenir des lois de districts, et des lois municipales comme celles de Bjarkörett et de Biarheyarrett. Quelques-uns de ces textes nous sont même parvenus. Le statut de Sleswick fut adopté par quelques villes du Danemark et de Scanie, puis au ^{xiv}^e siècle par le Jutland : Horsens, Ebeltoft. Dans la seconde moitié du ^{xiii}^e siècle, un code unique fut imposé à toute la Norvège, qui contenait quelques dispositions de droit maritime, et le Farmanalog rédigé à la même époque, imposé à Bergen, fut bientôt adopté par tous les ports norvégiens. Lors de la conquête, on tenta d'implanter cette législation en Islande, à la place des Gragas observées dans l'île; mais les habitants ayant protesté, on rédigea pour eux le *Jonsbock* qui procède des deux droits. La Suède avait aussi des statuts provinciaux et des statuts municipaux. Pardessus note une grande ressemblance entre ces derniers, ce qui s'explique par les nombreux actes royaux permettant à une ville d'adopter les textes admis dans une autre. Cette similitude était telle qu'on put rédiger un code des villes au ^{xiv}^e siècle.

Le mouvement des réceptions locales s'affirma vraiment avec l'essor de Lübeck au début du ^{xiii}^e siècle. Cette ville obtint de Stralsund le droit d'avoir au tribunal chargé d'appliquer ses propres lois à ses navigateurs. Son importance commerciale et la perfection de son droit étaient telles que Rostock, Kiel, Oldenbourg, Ploen, Wismar s'approprièrent sa législation. Le grand maître de l'Ordre teutonique de Livonie en demanda communication et Hambourg même les suivit peut-être pendant un certain temps. Plus tard plusieurs ports du Jutland et de la Fionie l'adoptèrent. Mais Hambourg se donna, dès avant 1261, un droit propre que Riga a suivi avant de rédiger le sien. Hambourg fit connaître son statut à Lübeck qui en adopta, en les modifiant, un grand nombre d'articles pour ses comptoirs de Flandre, lorsque les deux villes s'associèrent pour le commerce avec ce pays. Cette législation fut peut-être suivie en partie par Brême qui eut

seulement quelques préceptes particuliers en matière de droit maritime.

A la fin du ^{xii}e siècle et au début du ^{xiii}e, les ports de la Baltique et de la mer du Nord s'entendirent d'abord au moyen de plusieurs unions restreintes, à buts limités qui, à la fin du ^{xiii}e siècle se fondirent en une seule : la célèbre Ligue hanséatique. Cette association fonda, malgré de grandes difficultés, une sorte de Parlement maritime international, aux séances triennales, qui édictaient des recès, résolutions s'imposant à toutes les cités de la Confédération, en dehors de leurs lois locales; certains recès du ^{xv}e siècle dénotent l'influence du Consulat de la mer. La Ligue fit toujours preuve d'un esprit de protectionnisme très ardent, tendant à se réserver le commerce maritime. Elle parvint à assurer l'unité d'interprétation des textes en exigeant des ressortissants la soumission à ses tribunaux seuls.

« Ce ne fut pourtant pas au sein de la Hanse que s'élabora » le corps de droit qui devait devenir le droit du Nord par excellence. Cette fortune extraordinaire était réservée aux célèbres « Lois de Wisby ».

L'île de Gothlande devint, dès le ^{xv}e siècle, le centre du commerce maritime de la Baltique et eut, sans doute, au ^{xiii}e siècle des coutumes écrites, mais le premier texte que nous ayons est du ^{xiv}e siècle; il n'était, d'ailleurs, pas appelé à exercer une grande influence.

Il en fut tout autrement pour le corps de lois nommé « Droit suprême de Wisby ». C'est une compilation dont on a trois rédactions successives : la première de 1505 contient soixante-dix articles, vingt-cinq sont empruntés aux Jugements de Damme, quatorze au Code de Lübeck, vingt-cinq aux usages de Hollande, un à une loi de Lübeck, et un autre formant double emploi. La seconde, de 1537, comprend soixante-douze articles : douze sont dus à Lübeck, vingt-quatre aux Jugements de Damme, trente-quatre aux usages de Hollande, les deux derniers étant identiques à ceux correspondants de l'édition précédente. La troisième ne reproduit pas les articles copiés sur le Droit de Lübeck.

Cette législation composite fut peu à peu acceptée dans tout le Nord de l'Europe, et on l'a appelée « Le Consulat du Nord ». Cependant il semble bien que la Hanse ne l'ait jamais admis que comme usage supplétif sans renoncer à ses Recès. Mais Cleirac atteste de son autorité et de l'uniformité qui en résulta pour le droit maritime. « C'est en cette ville de Wisbuy que les lois et les ordonnances maritimes, que les Suédois ont mis en crédit, furent composées, lesquelles furent reçues comme équitables et justes... et sont encore observées par les Allemands, Suédois, Danois, Flamands et par tous les peuples du Nord. »

Mais il faut noter, après Pardessus, que l'on retrouve dans la compilation de Wisby, quelques chapitres inspirés par le Consulat de la mer, et surtout que les vingt-quatre articles primitifs des Rôles d'Oléron y ont été reproduits littéralement. Le droit de Wisby et les Rôles ont d'ailleurs le même fondement : le droit germanique.

Aussi certains auteurs proposent-ils de ramener à deux le nombre des grandes voies maritimes, d'une part; des coutumes maritimes d'autre part. De même que le moyen âge connut deux régions d'intense circulation sur mer : l'Océan la mer du Nord et la Baltique d'un côté, la Méditerranée de l'autre, il connut deux grands groupes d'usages maritimes : le Droit de Wisby et le Consulat.

C'est déjà, réalisé dans une certaine mesure, le droit maritime international qui, d'après certains juristes, correspond à l'essence du commerce maritime.

§ IV. *Les faits favorables à l'unification vers le xvi^e siècle.*

Le mouvement vers l'uniformité du droit commercial maritime rencontra aux xvi^e et xvii^e siècle trois faits qui auraient dû précipiter encore la rapidité de cette évolution : l'organisation nouvelle du commerce maritime, la réception du droit romain, l'apparition d'une littérature juridique universelle favorisée par l'existence d'une langue comprise de tous les juristes : le latin.

En ce qui concerne le commerce, il faut d'abord noter les découvertes, et la disparition des Maures de l'Espagne. Gibraltar ouvert aux navigateurs, c'était le contact établi entre les marins et marchands de l'Europe occidentale et ceux de l'Europe méridionale. On entreprit des voyages plus longs, les zones de navigation s'étendirent, s'interpénétrèrent; chaque port se mit en relation avec beaucoup d'autres, on pouvait donc espérer que des adoptions nouvelles allaient se produire, unifiant les usages restés différents. D'autant plus que le droit maritime, encore coutumier, demeurait souple et capable de s'adapter sans cesse aux circonstances nouvelles.

D'autre part, l'organisation de l'expédition maritime avait changé : la petite entreprise disparaissait, le marchand ne suivait plus sa marchandise, le capitaine n'était plus le propriétaire de son bâtiment. Cette évolution se produisit dans toute l'Europe à peu près en même temps; le commerce maritime présentait donc partout les mêmes traits, les mêmes contrats. S'exerçant partout de la même manière, il pouvait être l'occasion de règles juridiques partout semblables.

Or, justement, à cette époque, le droit romain exerçait à nouveau son influence : déjà au XIII^e siècle de Livre de Jostice et Plet avait montré l'intérêt croissant qu'on y attachait en France; l'auteur qui appartenait à l'école orléanaise a traduit en tout ou en partie divers titres des Pandectes relatifs au commerce par mer.

Presque toutes les dispositions des *Costumbras* de Valence sont des traductions libres du Digeste et du Code. Dans les *Partidas*, Alphonse X a tenté de concilier le droit romain avec le droit canonique et les usages. Les *Costumbras* de Tortosa dénotent la même influence.

Au XVI^e siècle on a assisté en France à une renaissance du droit romain. Enfin le Nord et le Nord-Ouest de l'Europe acceptèrent à leur tour des principes d'origine romaine, surtout en matière de droit maritime.

Un troisième élément d'unification fut l'existence d'une littérature juridique universelle. Les auteurs se servaient du

latin, ou leurs œuvres étaient traduites dans cette langue alors fort répandue. L'imprimerie en multipliant le nombre d'exemplaires en étendit la portée. Stracca et Petrus Peekius ont exercé une action véritable en faveur du droit romain : le livre de Santerna a reçu une grande diffusion. Weitsen a suscité l'admiration générale.

Pour toutes ces raisons, l'unité du droit maritime, déjà en partie acquise par les coutumes, aurait pu sembler réalisable. Mais d'autres causes agissaient dans un sens opposé à la même époque et l'emportèrent.

Section III. — L'ère des codifications nationales.

§ 1. — *Les grandes Ordonnances royales.*

Aux ^{xvi}e et ^{xvii}e siècle, en même temps que les causes d'unification, apparurent des raisons de diversité : la résistance à l'influence du droit romain et l'apparition des grands états européens.

La résistance à l'influence du droit romain fut plus marquée dans le droit maritime que dans toute autre matière. C'est qu'il ne correspondait plus au nouvel état de choses. Des besoins nouveaux étaient apparus, des contrats inconnus des Romains étaient entrés dans la pratique et réclamaient une réglementation dont ceux-ci n'avaient pas eu idée : l'assurance par exemple. D'autres contrats, bien que prévus par le droit romain, ayant lieu au ^{xvi}e siècle dans des conditions tout à fait différentes, ne pouvaient plus se contenter des règles admises à Rome. Des circonstances nouvelles, des usages nouveaux rendaient le droit romain impropre au rôle qu'on voulait lui faire jouer.

Ce fait fut vivement senti par les tribunaux chargés de juger les différends nés du commerce par mer. Ils n'étaient pas composés de juristes animés du respect des principes romains, mais surtout de commerçants tout près de la vie maritime. Aussi résistèrent-ils à l'influence des romanistes, ceux de Rotterdam et d'Amsterdam notamment.

Une autre raison plus puissante que celle-ci empêcha l'uni-

formité de se réaliser : la formation des grands Etats au sens moderne du mot. La France avait enfin réalisé son unité; le roi d'Espagne était devenu maître dans sa péninsule; l'Allemagne constituait un vaste empire; l'Angleterre, malgré les révolutions, fondait sa puissance maritime et la protégeait énergiquement. L'Union de la Norvège au Danemark subsistait malgré la rupture de l'Accord de Calmar. La Hollande devenait indépendante et au XVIII^e siècle la Russie entraît dans le concert des nations d'Europe.

Dans chacun de ces Etats, un souverain édictait des lois qui lui paraissaient correspondre aux besoins de son peuple; il les imposait à tous ses sujets; fortifiant ainsi l'unité territoriale péniblement réalisée et le sentiment national, les rois créaient l'unité à l'intérieur de leurs frontières, mais des divergences apparaissaient entre les règles suivies par les navigateurs jadis soumis aux mêmes usages.

La situation ainsi créée par les Ordonnances royales se prolongea au XIX^e siècle grâce aux Codes.

§ 1. *Les grandes ordonnances royales.*

Le XVII^e et le XVIII^e siècles ont été l'époque par excellence des grandes ordonnances royales. Cependant dès le XVI^e siècle, cette source de droit commence à prendre une véritable importance, jusqu'à ce moment e même au XVI^e siècle on trouve surtout des textes relatifs à des questions particulières : naufrages, prises, organisation des juridictions, des assurances, mesures à but protectionniste par exemple.

Néanmoins certains actes des pouvoirs publics relativement au droit maritime avaient déjà le caractère de codes, tant au point de vue de leur contenu, que de leur sphère d'application. Telles étaient les ordonnances préparées par viglius pour les Pays-Bas et publiée en 1551 et 1563, celle édictée par Charles-Quint en 1552, complétée par celle de 1556. « On entre avec cet acte législatif dans le domaine du droit moderne, écrit Desjardins, tout est préparé pour la codification des lois commerciales maritimes ». L'ordonnance de Philippe II de 1567 était aussi très complète et appliquée dans tous les Etats de ce monarque. Le corps de lois rédigé par

Frédéric II, en 1561 pour le Danemark et la Norvège était tel qu'on a pu écrire « c'est bien un code dans toute l'acception du mot, par la généralité de son objet, la nature des travaux préparatoires, la solennité de la promulgation ».

Au début du XVII^e siècle, la Coutume d'Anvers homologuée par le Consul de Brabant en 1608 contenait dans les titres VIII et IX presque tout le droit maritime, et on trouvait un certain nombre d'articles concernant notre matière dans le code prussien de 1720. Il en était de même dans le code Michaud. Le roi de Suède, Charles XI, fit rédiger en 1667 un code dont les dispositions sont sur certains points assez voisines de notre ordonnance d'août 1681; complet et bien fait, il a servi de modèle à celui dont Chrétien V dota le Danemark en 1683.

Toutefois, aucun de ces documents n'avait la valeur de notre Ordonnance sur la marine de 1681 « la première codification maritime qu'on ait connue ». Valin y voyait la plus belle ordonnance de Louis XIV et Desjardins a écrit « elle ouvre une ère nouvelle dans l'histoire du droit maritime... Elle fut préparée sous la direction attentive de Colbert. Des juristes furent chargés de faire des enquêtes dans les ports mêmes, sur les officiers, les ports, rades, rivières, les bâtiments, gens de mer, les statuts, règlements, ordonnance, jurisprudence, etc.. On chercha même des renseignements et des conseils hors de France. De sorte qu'on trouve dans l'ordonnance des préceptes s'inspirant des recès de la Hanse, aussi bien que des diverses coutumes françaises ou du droit romain. La France eut ainsi une législation claire et méthodique qui unifiait le droit sur toutes les côtes mais différait de celle des nations voisines.

La même année Charles II donna à l'Espagne le Digeste qui fondait en un seul corps de droit, nombre de lois, règlements et instructions antérieurement promulgués.

Au siècle suivant, il faut d'abord noter l'apparition d'un nouveau droit maritime, celui des Etats-Unis, inspiré du droit de l'Angleterre, et comme lui non codifié. Cette dernière puissance en effet gardait son droit coutumier, les pouvoirs

publics n'émettant que des actes à portée spéciale, quoique de grande importance parfois, comme les actes à but protectionniste.

L'Ordonnance de Rotterdam de 1721 est un véritable code de commerce maritime; il en est de même du Code de Malte paru deux ans plus tard. Une ordonnance sur la marine fut substituée en 1727 à la vieille législation prussienne, mais fut remplacée par le Code de 1791, critiqué par Pardessus et Desjardins. L'Espagne fut soumise à la célèbre Ordonnance de Bilbao à partir de 1737. En 1781, la Grande Catherine réalisa en partie le désir de Pierre le Grand et le sien en promulguant l'importante Ordonnance sur la navigation et le commerce maritime, dont Pardessus a fait l'éloge. Enfin, Venise se donna, en 1786, le Codice perla Veneta mercantile marina, dont l'application fut de courte durée.

A ces recueils méthodiques et complets de lois sur le commerce maritime, il faut ajouter une grande quantité de textes émanant des souverains et relatifs au commerce maritime; un grand nombre sont destinés à assurer dans chaque pays la protection et le développement de la marine marchande nationale.

En parcourant l'histoire du droit maritime à cette époque, on a l'impression d'une grande diversité de législations. Légistes et souverains se plaçaient, pour légiférer, du seul point de vue national, comme le prouve notamment l'instruction de Colbert à Seignelay à propos de l'Ordonnance, et ne pensaient nullement à l'utilité d'un droit unique, international.

Cependant, les divergences n'étaient pas aussi accentuées qu'on pourrait le croire, par suite de l'influence qu'exerça l'Ordonnance d'août 1681 complétée par le règlement de Strasbourg. « L'admiration fut universelle, dit Valin, à la vue d'une Ordonnance si belle dans sa distribution économique, si sage dans sa police générale et particulière, si exacte dans ses décisions, si savante enfin que, dans la partie du droit, elle présente autant de traites abrégés de jurisprudence qu'il y a de sujets qui en sont l'objet ». « Elle est telle, dit-il ailleurs, que les nations les plus jalouses de notre gloire, dépo-

sant leurs préjugés, l'ont adoptée à l'envi comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence ». Pendant un siècle et demi, elle fut étudiée dans tous les pays étrangers qui l'imitaient, ou s'en inspiraient pour suppléer à l'insuffisance de leurs propres législations. Il suffit de se rappeler à titre d'exemple, que l'Espagne fit reviser son Ordonnance de 1737 d'après l'Ordonnance de Louis XIV qui, grâce à cette adoption, exerça son influence dans toute l'Amérique latine. L'Angleterre en fit la raison écrite; il en fut de même du Portugal; Malte l'appliqua à titre subsidiaire. Le Landrecht prussien de 1794 lui ressemble beaucoup. Cette admiration fut d'ailleurs durable, puisqu'en 1850, le conseiller d'état chargé de présenter le Code de commerce brésilien à Don Pedro reconnaissait que la partie maritime était issue directement de l'Ordonnance de 1681, sauf quelques modifications réclamées par une existence de près de deux siècles. L'influence de notre législation atténua donc, dans une certaine mesure, la diversité des lois, réglant le commerce maritime.

§ 11. *Les Codes du XIX^e et du XX^e siècles.*

Au XIX^e siècle, nous retrouvons les mêmes tendances qu'à l'époque précédente : chaque peuple veut posséder un corps de lois clair, complet, et affirme son particularisme. Cependant la législation française exerce, cette fois encore, son influence unificatrice, mais de portée restreinte.

En 1807 est rédigé le Code de commerce français dont le livre II est consacré au commerce maritime. Selon le mot du comte Begouen lui-même, les rédacteurs ont visé à adapter l'Ordonnance de 1681 en supprimant ce qui avait trait à l'administration et aux Cours d'amirauté. Malheureusement préparé avec moins de soins, et par des juristes peu au courant de la vie maritime, il n'a pas la valeur du modèle. Il régleme des contrats déjà inusités lors de son apparition, ou qui avaient pris un caractère nouveau exigeant des règles nouvelles. Pour toutes ces raisons, et à cause de la transfor-

mation survenue dans l'exploitation des navires, de nombreuses lois ont été édictées pour le compléter.

Malgré ses imperfections il a exercé une action, surtout au début du XIX^e siècle; la conquête impériale l'a imposée à certains peuples, d'autres s'en sont inspirés spontanément. Du fait de la conquête impériale, il a été en vigueur en Belgique, en Hollande, en Autriche, et l'Italie a dû le substituer au Consulat de la Mer. Haïti, la République Dominicaine, Monaco l'ont adopté. Le Code espagnol de 1829 et celui du Portugal (1833) l'ont imité et par là son influence s'est étendue à l'Amérique latine, Mexique, République Argentine, Uruguay surtout. La Turquie, l'Égypte, la Grèce s'en sont inspirés.

Mais peu à peu notre empreinte s'efface. Le mouvement de codification continue à être intense, mais beaucoup de peuples qui avaient adopté nos principes juridiques, les répudient et font appel à l'influence allemande, ou effectuent des réformes tout à fait spéciales; de là une diversité croissante.

Chaque pays ayant son code propre, il serait trop long de les citer tous. Cependant quelques-uns ont une importance particulière, car ils s'appliquent à une nation dont le commerce maritime est important ou bien ont inspiré d'autres législations. Le Code grec de 1835 et celui des Pays-Bas promulgué en 1838 et révisé en 1924-1926 dénotent encore l'influence française. Dans le Code italien de 1882 apparaît l'ascendant de l'Allemagne; il en est de même du Code espagnol de 1885, et des législations qui se sont inspirées de ces deux recueils, par exemple celle du Portugal (1888). Le Danemark, la Suède et la Norvège ont adopté un droit maritime commun dans lequel on relève des emprunts au Code allemand de 1861. L'Angleterre, en dehors de ses *Common Laws* a rédigé le *Merchant Shipping act* de 1854 et celui de 1894. Mais l'œuvre la plus importante dans cette période est le code allemand, appliqué depuis 1900. Le livre II du code de commerce russe de 1903 est consacré à notre matière.

Aux États-Unis on trouve une législation très compliquée : droit coutumier, *State Law* et *Nationale Law*. Le code brési-

lien de 1850 a exercé une certaine action dans toute l'Amérique du Sud. La République Argentine obéit au Code de commerce de 1889 qui suit de près le texte espagnol de 1885.

Le Code maritime japonais de 1899 révisé en 1911 est inspiré du code français, mais surtout de la législation allemande. La Chine vient de promulguer le sien.

En somme, à l'heure actuelle, comme à tous les moments de l'histoire du droit maritime, des « réceptions » se sont produites, des zones d'influence se sont créées; tendances à l'uniformité, tendances à la diversité s'opposent à notre époque comme elles l'ont toujours fait.

DEUXIÈME PARTIE

Les résultats obtenus
et les espérances que l'on peut concevoir
pour l'avenir de l'unification.

CHAPITRE PREMIER

RESULTATS ACQUIS

« Le ^{xx}^e siècle, écrit M. Ripert, assiste à la réalisation progressive de l'unification internationale du droit maritime ». Les protagonistes de ce mouvement, se rendant compte du danger qu'il y aurait à embrasser trop de matières à la fois, ont cherché à établir l'uniformité par degrés, tantôt au moyen de règles de caractère privé, tantôt au moyen de Conventions diplomatiques internationales.

Section I. — Les Règles de caractère privé

Les grandes corporations du monde maritime, s'inspirant des précédents historiques, ont essayé de créer des usages internationaux. C'est ainsi qu'ont été édifiées les Règles d'York et Anvers qui sont passées dans la pratique, celles de La Haye devenues convention internationale dont nous ne parlerons pas dans ce chapitre; les Règles de Vienne, au sujet desquelles nous dirons seulement quelques mots puisque leur intérêt a disparu, enfin, celles de Varsovie que nous indiquons pour mémoire car elles ne sont pas rédigées définitivement.

§ I. — *Les Règles d'York et Anvers*

La question qui la première a attiré l'attention des partisans de l'unification est celle des avaries communes. Elle préoccupe tous ceux qui prennent part au commerce de mer,

car tous en supportent les conséquences. Les cas d'avaries grosses et la contribution imposées à chacun pour la réparation sont généralement déterminés par la jurisprudence d'après la loi du port de débarquement qui, n'étant pas toujours celui de destination, ne peut être prévu au départ. Or, la matière est réglementée de façon différente par les diverses législations. Il en résulte une incertitude regrettable pour les armateurs, chargeurs, assureurs sur corps et sur faculté, consignataires, etc., incertitude qu'ils peuvent éviter en insérant dans leurs contrats les règles d'York et Anvers. Avant d'étudier ces règles, nous chercherons quelles sont les principales divergences dont les intéressés avaient à souffrir.

La première condition requise pour qu'une avarie soit considérée comme commune est, dans tous les pays, que l'acte du capitaine soit volontaire, mais le caractère volontaire de l'acte n'est pas toujours apprécié de la même façon : les Allemands, très stricts, emploient le mot « acte prémédité » et exigent, comme la jurisprudence américaine, que la décision ait été prise par le capitaine en personne; les codes scandinaves sont moins sévères, de même que le code français qui se sert du terme « volontairement », la jurisprudence française ne demande pas que l'acte ait été accompli ou voulu par le capitaine et s'il était l'œuvre d'un homme de l'équipage, elle lui reconnaît probablement le caractère d'avarie commune, pourvu qu'il ait eu le résultat utile qui semble sa préoccupation dominante; elle ne s'attache pas non plus au degré de liberté de l'acte, tandis qu'en Angleterre on discute la question sous le nom d'*alternative theory*.

Ce sacrifice doit être extraordinaire, en dehors des prévisions que font normalement les participants à l'expédition, et il y a là une question d'appréciation, donnant lieu à des difficultés dans la pratique. Il doit être précédé, pour les pays scandinaves et la plupart des pays latins, de certaines formalités, notamment d'une délibération motivée, mais les prescriptions ne sont pas absolument les mêmes.

Cette condition n'existe pas d'après les législations italienne, allemande et anglaise.

Un quatrième caractère est essentiel à l'avarie commune : le sacrifice est fait dans le but de sauver le navire et la cargaison d'un danger commun, et les législations ne sont pas toutes également exigeantes au point de vue de la gravité du péril : les codes français et italiens emploient l'expression assez compréhensive de « bien et salut commun » qui a parfois été interprétée d'une façon large, « utilité commune », la jurisprudence anglaise et celle des Etats-Unis parlent de « danger commun », ce qui est assez semblable au terme « péril commun » dont se servent la Hollande, les Pays Scandinaves, le Portugal, l'Espagne, etc... Pour les Allemands, il faut un « péril présent menaçant de perte totale, l'aventure maritime » bien que leur code ne l'implique pas nécessairement ; l'Argentine exige un « péril imminent ». La jurisprudence anglaise demande de plus que le danger soit bien réel et non supposé, mais dans la plupart des pays, il suffit que le capitaine ait pu raisonnablement, sans erreur grossière, croire à l'existence du danger.

Une cinquième condition existe dans certaines législations pour lesquelles l'avarie n'est commune qu'autant qu'elle a sa cause dans un cas fortuit. Il en est ainsi, notamment en France : la jurisprudence refuse le classement des dommages consentis pour sauver l'expédition d'un péril résultant d'une faute de l'armateur, de ses préposés ou des chargeurs, du vice propre ou de la vétusté du navire ou de la marchandise.

Beaucoup de codes ne prévoient pas la question ; ceux de la Roumanie, de la Grèce, de la Hollande, de l'Italie, de la République Argentine adoptent la même solution que notre jurisprudence, mais la pratique anglaise, celle des Etats-Unis, de la Belgique, les législations germano-scandinaves sont en sens contraire, la responsabilité du coupable à l'égard des coparticipants étant réservée. L'influence de la négligence clause sur le droit de l'armateur à réclamer une contribution des chargeurs, varie avec les législations.

Partout au contraire, le sacrifice fait pour sauver le navire et sa cargaison d'un péril commun ayant pour origine une avarie particulière est considéré comme une avarie commune, mais il y a des divergences dans l'application de ce principe aux frais de relâche : tandis que le code allemand classe en avarie commune les frais d'entrée, de sortie, de séjour du navire, les loyers et nourriture de l'équipage, les frais de déchargement, magasinage et rechargement s'ils ont lieu pour la même cause que la relâche, la pratique anglaise considère comme avarie commune les frais d'entrée et de sortie, de séjour du navire, les loyers et l'entretien de l'équipage, ceux de déchargement et rechargement, au moins quand le déchargement est nécessaire pour réparer l'avarie commune, mais les frais occasionnés par les séjours des marchandises à terre sont toujours avarie particulière. Les Etats-Unis, au contraire, comptent dans la masse non seulement les frais d'entrée, sortie, séjour du navire, loyer et entretien de l'équipage, déchargement, chargement, magasinage, mais aussi les dommages par cas fortuit subis à terre par les marchandises, et même l'assurance. La jurisprudence française admet comme avarie commune, en principe toutes les conséquences de la relâche forcée.

Enfin, une sixième condition est exigée par certaines législations : le résultat utile. Le code français ne l'impose pas, la jurisprudence française semble au contraire s'y attacher. Le droit anglais et celui des Etats-Unis n'exigent pas le résultat utile : il suffit qu'il y ait eu sacrifice et que le navire et la cargaison soient sauvés, peu importe la relation de cause à effet entre les deux faits, peu importe aussi que le navire ou la cargaison soit perdu en entier. Pour les codes allemand et portugais, il n'est pas besoin que le sauvetage soit dû au sacrifice, mais il faut que ni le navire, ni la cargaison ne soient perdus en entier. Presque tous les autres codes veulent un résultat utile qu'ils apprécient d'ailleurs avec plus ou moins de sévérité.

L'établissement de la contribution aux avaries communes donne lieu à de nouvelles divergences, ainsi l'avarie fret,

inconnue en France, est consacrée par l'Angleterre, les Etats-Unis et les pays germano-scandinaves; le jet de la pontée dans le petit cabotage n'a pas partout les mêmes conséquences. L'échouement volontaire, avarie commune pour bien des législations, ne l'est pas toujours en Angleterre. Cette nation fait, à propos des cargaisons clandestines, des distinctions qui n'existent pas ailleurs.

Le sacrifice des marchandises pour les besoins du bord retombe, dans certains cas, à la charge de l'armateur dans les pays où l'avarie due à une faute du capitaine ou de l'armateur ne peut être commune. Les législations sont très divisées quant au forçement de voiles, elles ne sont pas non plus identiques en ce qui concerne les conséquences des sacrifices consentis : la jurisprudence française admet « les suites directes de l'avarie grosse »; ce terme se retrouve dans beaucoup de législations; d'autres pays comme l'Angleterre se servent de l'expression « suite directe et immédiate », le code allemand, adoptant la théorie de la cause originaire, emploie une formule très générale. Il y a d'ailleurs là une question de fait que les tribunaux apprécient souvent différemment. Les dépenses faites pour gagner un port, avarie commune en France, sont avarie particulière en Angleterre, tandis que d'autres pays font une distinction.

On peut remarquer que s'il n'y a pas de difficulté pour l'évaluation des avaries subies par les marchandises, sauf pour les déductions à opérer, il n'en est pas de même pour l'appréciation du coût réel des réparations faites au navire qu'il y a lieu de classer : l'Angleterre se place à un point de vue subjectif, les codes germano-scandinaves au contraire à un point de vue objectif. Les sommes à déduire sont fixées, dans certaines nations législativement, dans d'autres, seulement par la jurisprudence, et elles ne sont pas partout semblables.

Des divergences importantes apparaissent pour l'établissement de la masse débitrice : le fret contribue pour la moitié en France et dans la plupart des pays; pour les deux tiers au Maroc, en Allemagne, sauf dispositions contraires consacrées par certains Etats. Aux Etats-Unis, il y a des diffé-

rences selon les états; en Grande-Bretagne le fret contribue pour le tout, déduction faite des dépenses qui auraient été épargnées si le navire avait été perdu, à moins qu'elles ne comptent dans la masse passive. Le navire contribue pour la moitié de sa valeur à la fin du voyage en France, Italie Portugal, notamment; pour sa valeur réelle à l'arrivée en Angleterre, Espagne, Allemagne, Pays Scandinaves, etc... Le versement de la contribution assurée par le droit de rétention en Belgique, dans les pays germano-scandinaves par exemple, ne l'est pas dans toutes les législations, on ne le trouve pas en France notamment.

Ces divergences furent étudiées pour la première fois par un congrès international à Glasgow en 1860; la *National Association for the promotion of Science* vota des règles dites Résolutions de Glasgow qui, après nouvelle discussion à Londres en 1862, formèrent un code complet de l'avarie commune, destiné à être soumis au Parlement. En 1864, l'Association pour la Réforme et la Codification des lois internationales reprit les Résolutions de Glasgow au congrès de d'York et arrêta onze règles dites Règles d'York. Malgré l'opposition britannique, l'association continue à s'occuper de cette question aux Conférences de La Haye, de Brême, d'Anvers, et remaniant le texte d'York, adopta les douze « Règles d'York et Anvers ». L'International Law, étudia à nouveau le sujet dans ses réunions suivantes et vota à Liverpool, en 1890, les dix-huit « Règles d'York et Anvers 1890 », auxquelles le congrès d'Anvers, en 1903, ajouta une dix-neuvième règle relative aux fautes du capitaine, qui resta en dehors des autres et n'eut pas le même succès. A la Conférence de Londres, en 1910, M. le juge Dowdall, demanda la réforme des Règles ainsi que leur développement, et en 1912 présenta un exposé, puis en 1914, à Madrid, un avant-projet.

Après la guerre, une opposition très vive se manifesta contre la revision des règles, et notamment contre le projet Dowdall; le projet préparé par la section française de l'International Law Association souleva une grande émotion en

Angleterre. Cependant, la Conférence de Stockholm a voté les vingt-quatre « Règles d'York et Anvers 1924 », très supérieures à celles de 1890, comportant des règles générales et nouvelles désignées par les lettres A à G, puis des règles pratiques numérotées de un à vingt-trois, dont six seulement sont nouvelles, tandis que les dix-sept premières sont une reproduction, avec modifications, de celles de 1890.

La Règle A, entièrement nouvelle, constitue la base des autres, puisqu'elle donne la définition des avaries communes : il y a avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour la sécurité commune dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune. On a adopté la formule « quand et seulement quand » pour bien indiquer que les avaries ne remplissant pas les conditions indiquées ne sont jamais communes, alors même que les lois nationales les considéreraient comme telles.

Trois conditions sont requises : il faut un sacrifice ou une dépense extraordinaire, fait intentionnellement et raisonnablement, en vue de la sécurité commune.

Le texte ne consacre donc pas l'exigence que l'on trouve dans certaines législations d'un ordre donné par le capitaine en personne, pas plus que celle de la délibération motivée, requise par plusieurs codes inspirés de l'Ordonnance de 1681. Peu importe aussi que le danger n'ait pas été réel, pourvu que le capitaine ait cru raisonnablement à son existence et n'ait pas commis à cet égard une erreur grossière. Le résultat utile n'est pas davantage nécessaire, si le salut n'est pas dû à la mesure ordonnée en vue de l'obtenir, les dépenses et sacrifices n'en seront pas moins des avaries communes, que cette mesure soit prévue dans les Règles particulières, ou rentrent seulement dans le cadre des Règles générales. Mais le sacrifice doit être extraordinaire, tant par sa nature que par la cause qui l'a provoqué et il y a là une question de fait ; il doit être fait « intentionnellement », le mot a été préféré à volontairement, que l'on trouve dans la plupart des législations, comme

plus précis. Il n'y a avarie commune que si l'acte est « raisonnable », ce mot emprunté aux Anglais a donné lieu à des difficultés; il comporte l'appréciation de la volonté du capitaine et exige que celui-ci ait agi avec la diligence moyenne d'un bon père de famille, qu'il ait cru que les opérations, demeurées inutiles, en définitive, seraient efficaces, ou qu'elles étaient imposées par les circonstances. La question de la liberté de l'acte n'a pas été discutée, mais il semble qu'elle ait été résolue implicitement par la disposition refusant le classement des dommages causés par l'échouement volontaire inévitable.

Enfin, il faut que le sacrifice ait été fait en vue de « la sécurité commune », le « bien et le salut commun » ne suffiraient pas, la Conférence a craint de faciliter les abus en l'adoptant; le texte implique l'idée d'un péril, mais il n'est pas nécessaire que ce soit un péril imminent.

L'origine du danger réside parfois dans la faute d'un des participants à l'expédition, l'avarie n'en est pas moins commune, seulement le coupable ne peut réclamer contribution pour les pertes par lui subies, et il pourra être poursuivi par les victimes; cependant les clauses de non-responsabilité développent leurs effets en cette matière lorsqu'elles existent dans les connaissements. Le cas de vice propre, passé sous silence par le texte, doit être assimilé à celui de la faute d'après l'opinion générale.

Le sacrifice et la dépense rentrant dans cette définition sont répartis entre les intérêts contribuables d'après des bases indiquées par les règles. Il faut répartir de la même façon, bien qu'elles n'aient pas été voulues par le capitaine, les pertes et dommages qui en sont les conséquences directes, mais pas ceux qui n'ont avec l'avarie qu'une relation indirecte, et la Règle cite comme exemple de ces derniers, le chômage, les différences de cours qui résultent de la prolongation de voyage due à une relâche pour cause d'avarie. Les *substituted expenses* doivent également rentrer dans la masse passive mais cette extension de l'avarie commune pouvant donner lieu, comme celle relative aux dommages

indirects; à des abus, doit être interprétés assez restrictivement; elles ne doivent être classées que dans la mesure où elles ont supprimé ou diminué la dépense d'avarie commune et à concurrence de l'économie procurée.

Des applications de ces principes généraux sont données par les règles numérotées un à vingt-trois. Leurs rédacteurs se sont préoccupés d'abord de la constitution de la masse créancière. Le jet de la cargaison est le plus ancien des éléments de celle-ci; il ne constitue une avarie grosse qu'autant que les marchandises auront été chargées dans des conditions conformes aux usages du commerce. Jusqu'en 1924, on s'était borné à refuser dans tous les cas ce caractère aux sacrifices des chargements en pontée à cause des dangers que ceux-ci faisaient courir à l'aventure maritime et parce que le propriétaire avait accepté, disait-on, les risques inhérents à ce mode de transport. Le texte de 1924, bonifie en avarie commune, la valeur de la pontée sacrifiée, toutes les fois que le chargement avait été effectué conformément aux usages.

Il ne prononce l'exclusive que lorsqu'il y a contravention à ceux-ci; mais le mot *deck* ayant été supprimé, il étend la règle à toute la cargaison, même à celle de la cale ou de l'entrepont; aucune distinction n'est faite, d'autre part, entre le cabotage et la grande navigation. La Règle, en somme, consacre les usages établis, ce qui est normal, puisqu'elle-même n'est qu'un usage. Si l'eau pénétrant par l'ouverture pratiquée en vue du jet, cause un dommage au navire ou aux marchandises, ce dommage constituera une avarie commune comme tous ceux découlant d'un sacrifice pour la sécurité commune.

La Règle III adopte la solution française en cas d'incendie à bord. Sont donc communes les avaries causées au navire ou à la cargaison par les opérations effectuées en vue d'éteindre le feu, sauf pourtant celles subies par les parties du navire ou les marchandises déjà atteintes.

Le coupement des débris d'objets enlevés antérieurement par une fortune de mer, constitue aussi une avarie particulière.

Ces questions n'ont donné lieu à aucune difficulté. Il n'en est pas de même des pertes résultant de l'échouement volontaire : celles-ci ne sont bonifiées que si l'échouement volontaire n'était pas inévitable étant donné les circonstances; on a craint que les capitaines transforment en avarie commune des accidents devant rester particuliers.

Le forçement de voile a été aussi l'objet d'une règle sévère : fait pour renflouer, dans un but de sécurité commune, le navire échoué, il sera avarie commune, mais il n'en est jamais ainsi lorsqu'il s'est produit sur un navire à flot. Une disposition semblable a été consacrée pour le forçement de vapeur; le dégât qu'il occasionne aux chaudières et machines n'est bonifié que s'il a été fait en vue de renflouer un navire échoué et dans une situation périlleuse; ce texte est très strict quant aux dommages bonifiés et quant aux conditions d'admission. De ces avaries il faut rapprocher les frais faits en vue de l'allègement du navire et les pertes subies au cours des opérations tendant à ce résultat, qui seront classés, pourvu que les conditions essentielles de l'avarie commune se trouvent réunies. Le sera également, la valeur des cargaisons, approvisionnements et objets du navire employés comme combustible, mais les approvisionnements et objets du navire le seront seulement si l'armateur et le capitaine avaient assuré au bâtiment un approvisionnement suffisant; l'appréciation de la quantité suffisante donne lieu, d'ailleurs, à des divergences d'appréciation. Il sera tenu compte de la valeur du combustible économisé, d'après son prix au port et à la date de départ.

La Règle X prévoit de façon détaillée les frais de relâche : ceux d'entrée sont classés à la seule condition que la mesure soit nécessaire à la sécurité commune et il en est de même de ceux de sortie lorsqu'ils sont la conséquence des premiers et que le navire part avec tout ou partie de la cargaison. Ceux de manutention, déchargement de la cargaison, du combustible, des approvisionnements faits dans les lieux et les ports de charge, de refuge ou d'escale, le sont également s'ils ont pour but la sécurité commune, et ceux de magasi-

nage, y compris l'assurance, de rechargement et d'arrimage suivent le même sort. En cas de condamnation du navire ou abandon de voyage, ce droit cesse pour les frais de magasinage à la date de la condamnation ou de l'abandon ou, si ces faits surviennent avant la fin du déchargement, lorsque celui-ci sera achevé. Les pertes ou dommages subis par la cargaison, le combustible, les approvisionnements au cours de ces opérations sont avaries communes lorsque les frais qu'elles occasionnent sont classés. Les loyers et entretien de l'équipage pendant l'arrêt de navire sont bonifiés dans les circonstances qui permettent l'application de l'article X avec les mêmes restrictions en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage. Le combustible, les approvisionnements, les loyers et l'entretien de l'équipage pendant la prolongation du voyage : déroutement, séjour au lieu de refuge et trajet pour rejoindre sa route sont à la charge de l'expédition car ce ne sont pas des accessoires de la relâche, sauf les dépenses relatives au combustible et aux provisions ayant trait aux réparations d'avarie particulière.

Pour l'établissement de la masse créancière la Règle XVIII créée en 1924, a dit comment déterminer le montant des avaries subies par le navire à bonifier; lorsque les réparations et remplacements ont été effectués, on porte à la masse créancière « le coût réel et raisonnable ». Le dispacheur peut donc inscrire au maximum la somme réellement versée par l'armateur, mais il peut ne pas l'admettre intégralement; c'est là qu'intervient l'appréciation personnelle du dispacheur : il doit juger si l'armateur a agi dans l'intérêt commun ou pour son avantage personnel, et si la dépense n'a pas été excessive. On a consacré le système anglais du point de vue subjectif : l'armateur doit agir en bon père de famille eu égard aux circonstances. Si, au contraire, les dommages, bien que réparables n'ont pas été réparés, l'armateur recevra « une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût des réparations; on a voulu donner encore une liberté d'appréciation aux dispacheurs; ils ne pourront donner plus que l'estimation de l'expert, mais ils pourront allouer moins que

lui. On tient compte de la plus-value réelle procurée au navire par les réparations dont le montant est classé; à cet effet, la Règle XIII établit un système de déductions assez compliqué, tenant compte du mode de construction du navire, de son âge, du genre de réparations effectuées : qualité matérielle des objets à remplacer, bois, fer, voilure, cordage, chaudière, etc... Lorsque le navire est disparu, ou a subi des avaries telles que le montant des réparations dépasserait sa valeur estimée, l'armateur recevra la valeur estimée, déduction faite du coût des réparations afférentes à des avaries particulières et du produit de la vente s'il y a lieu.

La déduction du vieux au neuf que l'on fait pour le navire, n'intervient pas pour les réparations provisoires. Celles-ci sont considérées comme avaries communes lorsqu'elles sont effectuées dans un port de refuge, de charge ou d'escale, pour assurer la sécurité commune, ou réparer les avaries causées par un sacrifice d'avarie grosse, ce qui est conforme aux principes admis par les Règles. Il n'en est pas de même des réparations d'un dommage fortuit, tendant seulement à permettre l'achèvement du voyage, sauf si elles ont pour but de réduire ou d'éviter certaines dépenses classées; dans ce cas, elles le seraient également, mais dans la mesure de l'économie procurée seulement. Les frais de remorquage, transbordement, réexpédition, faits dans le même but seront aussi bonifiés dans la même mesure.

La Règle XV consacre l'avarie du fret brut, déduction devant être faite du montant des dépenses que le propriétaire du fret aurait supportées pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées. La question du fret de remplacement n'a pas été touchée.

La même déduction doit sans doute être faite dans le calcul de la valeur des marchandises sacrifiées, bien que le texte ne le spécifie pas; cette valeur sera établie d'après le prix des marchandises sur le marché à la date de l'arrivée du navire à destination ou à la fin de l'aventure si celle-ci ne se termine pas au port de destination. La perte

à bonifier pour les marchandises simplement avariées sera déterminée au moyen d'un règlement par quotité. Les marchandises chargées à l'insu de l'armateur, ou ayant fait l'objet d'une désignation volontairement fausse lors de l'embarquement ne pourront, au cas où elles seraient sacrifiées, être inscrites dans la masse créancière; si elles avaient seulement fait l'objet de la déclaration d'une valeur fausse, inférieure à la valeur réelle, elles seraient comptées pour la valeur déclarée.

Ces mesures constituent une sanction pour la mauvaise foi du chargeur et ne visent pas le cas d'erreur involontaire. Mais les règles n'ont pas pris en considération le cas d'un négociant, déclarant une valeur supérieure à la valeur réelle ou ne faisant aucune déclaration à cet égard.

Dans la masse créancière, on doit également compter les frais exposés par le capitaine afin de se procurer les fonds nécessaires pour acquitter la dépense d'avarie commune, notamment la commission d'avance, la prime de l'assurance couvrant le prêt, la prime à la grosse, s'il y a lieu, la perte subie par le propriétaire des marchandises s'il en a été vendues pour solder la dépense d'avarie grosse; le texte fixe à 2 % la commission d'avances de fonds.

Enfin, sont classés les intérêts dus aux propriétaires d'objets sacrifiés. Ceux-ci reçoivent un intérêt calculé d'après le taux légal en vigueur au port de destination, ou, s'il n'y en a pas, à 5 % à dater du jour de la dépense pour les frais, du jour de la fin de l'aventure pour les pertes en propriété, jusqu'à la date du versement pour les acomptes jusqu'à celle du règlement effectif pour le solde définitif.

En face de la masse créancière, constituée par toutes les créances, se trouve la masse débitrice qui comprend toutes les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage. Les marchandises qui ont fait l'objet d'une déclaration de valeur fausse ou inexacte et les cargaisons clandestines contribuent donc ainsi que celles sacrifiées. Le navire est compté pour toute sa valeur nette ainsi que le fret et le prix du passage,

en risque pour l'armateur dont on déduit les frais et loyers de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour les gagner si le navire s'était perdu, à condition qu'ils n'aient pas été bonifiés. Déduction doit également être faite des frais postérieurs à l'événement d'avarie à moins qu'ils n'aient été bonifiés. Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'a pas été dressé de connaissement ne contribuent pas. Les contributions, provisions, versées par la masse débitrice sont déposées en compte joint et géré selon les dispositions de la Règle XXIII.

Enfin le texte donne deux règles de procédure : la première met, conformément au droit commun partout admis, à la charge du demandeur, la preuve du caractère d'avarie commune du dommage et celle du montant de la perte. La deuxième ordonne d'établir le règlement d'avarie commune, tant pour l'estimation des pertes que la contribution, d'après les cours des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure. Mais le lieu où doit être effectué le règlement n'est pas indiqué, car il peut ne pas exister de dispatcheur au lieu où se termine l'aventure, et il est plus prudent de laisser les intéressés s'entendre à cet égard.

Les Règles d'York et Anvers 1924, comme celles du même nom qui les avaient précédées empruntent toute leur force à l'adoption contractuelle qui en est faite par les intéressés, et résulte de l'insertion dans les connaissements de la clause « les avaries communes à régler selon les Règles d'York et Anvers » ou de toute autre formule équivalente.

Il n'est pas besoin de souligner l'avantage que présenterait l'existence d'un usage international s'imposant pour toute la matière de l'avarie commune, et le progrès que constituent les Règles d'York et Anvers 1924 sur la rédaction de 1890. Elles contiennent la définition et les principes dont M. le juge Dowdall montrait la nécessité. Elle se suffit à elle-même et il n'y a plus besoin, en principe, de faire appel aux législations nationales pour régler les questions qui n'ont pas été tranchées par les Règles spéciales.

Cependant certains doutes subsistent : on peut se deman-

der parfois si le silence d'une règle particulière signifie exclusion de l'avarie ou renvoi aux principes généraux. Il y a là une question d'interprétation qui n'est pas sans inconvénient.

Dans certains cas, des règles pratiques donnent des solutions non conformes aux principes posés par les Règles générales, classent des sacrifices ne réunissant pas les caractères exigés par la Règle A.; à quelle règle alors attribuer la priorité?

De plus, la Conférence de Stockholm, n'ayant pas changé le nom des Règles, lorsque le connaissance n'indique pas de millésime, on ne sait quel texte appliquer; or il y a de grandes différences entre le texte nouveau et celui qu'il remplace, même sur les points déjà réglés en 1890.

Mais le plus grave défaut des Règles d'York et Anvers, réside dans leur caractère conventionnel : les intéressés peuvent ne pas les adopter, les modifier, y apporter toutes les dérogations qu'il leur plaît et les abandonner à leur gré. Elles n'apportent donc qu'une uniformité incertaine.

L'application donne lieu à une autre difficulté : le règlement d'avarie doit être effectué de la même façon pour tous les intéressés, comment fera-t-on lorsqu'une partie seulement des connaissements contient une référence aux règles et que les autres sont par conséquent soumises aux lois nationales?

D'autre part la révision du texte qui ne peut manquer de devenir nécessaire semble bien difficile, si on en juge par les travaux préparatoires de la Conférence de Stockholm, et elle ne pourra vraisemblablement avoir lieu aussi souvent que ce serait nécessaire.

Certains termes, par exemple le mot « raisonnable » sont, semble-t-il, destinés à provoquer des divergences d'appréciation. Il en est de même de quelques dispositions comme celles visant les conséquences « directes » du sacrifice, et comme il n'existe pas de tribunal chargé d'assurer l'unité d'interprétation, il est à craindre que des différences surgissent dans l'application. En tout cas, les Règles d'York et

d'Anvers ne sont pas passées dans les codes maritimes comme on l'avait espéré; M. Bonnecase l'a souligné dans son Tralité à propos des Règles de 1890 et cela reste vrai pour celles de 1924, sauf pour la Belgique, la Hollande, le Maroc, qui les ont consacrées plus ou moins complètement.

Elles ont eu davantage de succès auprès des particuliers, cependant celle de 1903 n'était guère adoptée et celles de 1890 étaient souvent appliquées mais avec des restrictions. Les armateurs français leur sont restés assez hostiles et se réservent fréquemment le droit de régler les avaries selon la loi française ou les règles, à leur choix, et à la fin de l'expédition, ils appliquent le texte le plus conforme à leur intérêt. Les milieux commerciaux américains ont déclaré nettement que cette réglementation ne pouvait recevoir d'application aux Etats-Unis, étant en opposition avec certaines lois d'ordre public. D'autre part, les assureurs, à la Conférence tenue à Lausanne en 1925 par l'Union Internationale d'Assurances-transport, ont élevé des critiques très vives et n'en ont recommandé l'application que parce qu'ils estimaient qu'une opposition viendrait trop tard, puisqu'on était en face du fait accompli, trop tôt, puisque la pratique n'a pas encore démontré le bien-fondé des critiques. Il faut remarquer que parmi les associations ayant donné leur approbation aux Règles (Revue Dor VIII) on ne trouve, en dehors de quelques groupements français, que des sociétés anglaises. Enfin très souvent les Règles ne sont adoptées qu'en partie ou avec des modifications.

§ 2. *Règles de Vienne.*

La Conférence de Stockholm de l'International Law Association avait souligné la difficulté surgissant à l'occasion du règlement d'avarie du fait des variations de change, mais n'avait pas apporté de solution, jugeant le problème trop complexe pour être résolu sans études préalables.

La question dépasse en effet de beaucoup la matière des avaries communes, elle se pose toutes les fois qu'un règlement

intervient entre un créancier et un débiteur de nationalités différentes, et se complique lorsqu'un temps assez long s'écoule entre la naissance de la créance et la libération du débiteur; de plus les difficultés s'accroissent en même temps que le nombre des intéressés. Elles sont, par exemple, considérables dans la liquidation de l'avarie grosse : les dépenses ont souvent été effectuées dans des pays divers avec des monnaies différentes, dont la valeur a varié depuis le jour de la dépense, souvent antérieur de beaucoup à celui du règlement : il devient malaisé d'établir le montant total de l'avarie. Il faut ensuite déterminer la part incombant à chaque débiteur; or ceux-ci effectueront les versements en leurs monnaies respectives.

L'après-guerre a montré les inconvénients résultant pour le commerce maritime des variations des changes et de la dépréciation profonde qui peut atteindre certains d'entre eux. C'est ce qui explique l'intervention de l'International Law Association à cette date. Mais, depuis lors, le cours des monnaies s'est stabilisé et la Convention a perdu beaucoup de son intérêt, aussi n'en dirons-nous que quelques mots.

Après le Congrès de Stockholm qui avait renvoyé l'étude du problème à la Conférence de Marseille, la branche française, sous l'influence de M. Dor, rédigea un projet de Règle qui fut envoyé aux autres sections; celles-ci rédigèrent leurs observations sur ce texte. Le conseil exécutif de l'International Law Association nomma un Comité du change qui édifia un texte, lequel fut suivi d'un contre-projet continental rédigé à Anvers par les représentants de quelques sections nationales, ceux de la section française entre autres.

La Conférence de Vienne en 1926 rejeta le texte du Comité de change et adopta les six « Règles de Vienne » inspirées du projet français, malgré une très énergique opposition anglo-saxonne.

Une première section pose des principes généraux et d'abord celui-ci : « Tout paiement doit être effectué dans la monnaie stipulée au contrat, même si le paiement est fait dans un pays autre que celui où la monnaie a cours légal ». On évite

ainsi les discussions sur la monnaie dans laquelle le débiteur peut se libérer valablement, et le créancier n'a plus à craindre la mauvaise foi de ceux qui tenteraient de s'acquitter à bon compte à l'aide de devises dépréciées.

Ce mode ne peut pas toujours être employé : dans certains pays, l'Angleterre et les Etats-Unis, les tribunaux ont refusé de prononcer des condamnations autrement que dans leur monnaie nationale, il faut alors procéder à une conversion. « Lorsqu'il est impossible d'appliquer la règle I, le débiteur doit payer l'équivalent en monnaie du lieu où le paiement, est fait, au cours du jour du paiement effectif ». En somme, le débiteur devra remettre au créancier une quantité de monnaie ayant cours légal au lieu du paiement, lui permettant de se procurer en ce lieu et en ce jour, par conversion, ce qui avait été stipulé au contrat. Cette règle s'appliquera non seulement lorsque les tribunaux prononcent la condamnation dans leur monnaie nationale mais toutes les fois qu'il y aura impossibilité matérielle ou légale de s'acquitter dans la monnaie stipulée au contrat, puisque c'était là l'intention des rédacteurs et que c'est seulement l'absence d'un terme anglais équivalent qui a empêché l'insertion des mots « légale et matérielle » ; en tout cas, c'est seulement une impossibilité objective qui peut être invoquée. Le cas où la monnaie stipulée aurait perdu toute valeur n'a pas été prévu spécialement. Le débiteur n'est pas libre de verser la monnaie qu'il veut : il doit employer celle indiquée au contrat, et s'il y a impossibilité conformément aux Règles, il n'a d'autre ressource que se servir de celle du lieu du paiement, mais là se posera souvent la question : quel est le lieu d'exécution, par exemple en cas de chèque tiré d'un pays dans un autre.

Mais les variations amples et rapides des cours de devises ont amené la section hollandaise à demander une protection pour le créancier ou le débiteur qui de ce fait se trouverait lésé sans sa faute par le retard apporté au versement. De là la Règle III : « Si, par la faute du débiteur, le paiement n'a pas lieu à l'échéance, celui-ci devra, sans préjudice des intérêts moratoires, payer au créancier, à titre de dommages-intérêts,

une somme équivalente à la dépréciation de la monnaie du contrat par rapport à la base-or depuis le jour de l'échéance. Cette règle s'applique en faveur du débiteur, si par la faute du créancier le paiement n'a pas lieu à l'échéance ». Ce texte est susceptible d'entraîner des divergences dans l'application, car les Anglais ont une conception de la « faute du débiteur ou du créancier » différente de celle admise sur le continent : pour les premiers, la partie qui n'a pas exécuté à l'échéance est par cela seule en faute, tandis que les seconds adoptent une notion subjective comportant une appréciation basée sur les circonstances.

On peut, d'autre part, craindre que l'expression « base-or », insuffisamment précise, suscite des difficultés.

Enfin la Règle V organise le règlement d'avaries communes, indiquant ce qu'elle entend par monnaie valeur-or à propos de cette question, et le cours des changes à prendre en considération pour chaque estimation : la monnaie valeur-or, dans laquelle doit être effectué le règlement est « celle dont le cours s'est maintenu à parité avec l'or depuis la date du sacrifice et dépenses respectifs en avarie commune ». Cette disposition est évidemment très défavorable aux ressortissants des pays à change déprécié. Les valeurs contributives, et celles constituant la masse créditrice sont calculées d'après le cours des valeurs le jour où elles doivent être déterminées, et les dépenses au jour où elles ont été faites. Le produit de la vente de la cargaison réalisée en cours de voyage ou vendue comme ayant perdu son identité est calculé en monnaie valeur-or au cours du jour où il est reçu par l'armateur ou le propriétaire. Les contributions provisoires et les avances sont immédiatement converties en une monnaie valeur-or. Les sommes versées au crédit ou au débit des intéressés doivent être réglées d'après le cours de change au cours du jour et du lieu du versement effectif, si ce versement est effectué dans une monnaie autre que la monnaie valeur-or dans laquelle ont été effectués les calculs. Au cas où il n'y aurait pas eu de cote des changes au lieu et au jour déterminés d'après les Règles, on suivrait les usages du commerce.

On a en somme adopté comme base de règlement une monnaie internationale qui donnerait satisfaction. Cependant certains délégués ont reproché au texte des lacunes : par exemple il ne s'occupe pas des cas où la monnaie se revaloriserait ou au contraire disparaîtrait, ou bien des conséquences de l'interdiction par les pouvoirs publics de la clause valeur-or dans les contrats. On a également négligé de réglementer la situation, lorsque les cours de devises ne sont pas libres.

Ces Règles sont destinées à passer dans la pratique par l'application volontaire qui en serait faite par les intéressés dans leurs connaissements. On ne peut pas bien juger de leurs résultats puisque, ainsi que nous l'avons dit, la stabilisation des monnaies nationales est venue leur enlever leur intérêt et que les commerçants n'ont guère eu à s'y référer. Cependant il est permis de se demander si, le cas échéant, elles auraient eu une grande influence, étant données les déclarations si nettes de l'Angleterre et des Etats-Unis affirmant que jamais leurs tribunaux ne les admettraient.

Section II. — Les Conventions internationales.

« Voici que des Conventions internationales, traités entre Etats, vrais codes mondiaux, sont élaborées », écrivait Sohr en 1914. A cette époque, seules les Conventions sur l'arbitrage, le sauvetage et l'assistance en mer étaient signées. Depuis lors, plusieurs autres ont été votées par les principaux Etats maritimes; elles concernent la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, certaines règles en matière de connaissement, les privilèges et hypothèques maritimes, l'immunité des navires d'Etat.

Seules les Conventions passées en 1910 ont été ratifiées et mises en vigueur en France. Nous les étudierons dans une première section, avant de passer, dans une section II à celles qui n'ont pas reçu l'adhésion de notre pays. Pour chacune, nous nous demanderons quelles étaient, avant l'intervention du Comité maritime international, les principales

divergences de législation, puis quelles sont les grandes lignes du texte adopté, enfin quel accueil lui a été fait par les Etats.

§ 1. *Les Conventions ratifiées par la France.*

La loi française du 2 août 1912 a autorisé le gouvernement à ratifier les Conventions de 1910; il a usé de ce droit par le décret du 12 mars 1913. Un assez grand nombre d'Etat ont aussi adhéré à ces deux traités et « il est très vraisemblable que tous y consentiront » écrit M. Ripert dans son *Traité de droit maritime*, et que de nouvelles adhésions seront enregistrées. »

I. *L'Abordage.*

L'unification internationale des règles relatives à l'abordage fut la première question approfondie par le Comité maritime international. Il y avait à cela plusieurs raisons.

D'abord la fréquence et la gravité des sinistres qui menacent également tous les navires. Les petits voiliers ne sont pas moins dangereux à cet égard que les paquebots et les cargo-boats de grande importance ; le naufrage de la « Bourgogne » l'a prouvé.

Jadis, d'après Valin, l'abordage ne se produisait guère qu'à l'entrée ou à la sortie des ports. Mais à l'heure actuelle il n'en est pas de même : les bâtiments sont beaucoup plus nombreux, suivent tous les mêmes routes maritimes, de sorte que les rencontres se produisent aussi bien en haute mer que dans les ports; de plus, la concurrence oblige les capitaines à entreprendre ou continuer le voyage, même lorsque l'état de l'atmosphère conseille de le suspendre. Malgré les précautions prises pour assurer la sécurité, la statistique établit une trentaine d'abordages environ chaque année, pour les bâtiments français seulement.

Les abordages ont généralement les conséquences les plus graves par suite de la grande vitesse des navires, par suite aussi de l'emploi du fer et de l'acier dans l'armature. Le sauvetage est moins facile à opérer qu'au moyen âge, car on ne

suit plus les côtes, et, en pleine mer, les bâtiments appelés à l'aide n'arrivent pas toujours assez tôt.

Nombreux sont donc les abordages et, par conséquent, les liens de droit qui en naissent chaque année; comme ils ne peuvent faire l'objet d'un contrat préalable entre les parties, la législation a donc, en la matière, la plus grande importance. Mais, le plus souvent, les intéressés : armateurs, chargeurs, assureurs, ne sont pas de même nationalité. Or, avant 1910, les lois des différents Etats admettaient les solutions les plus diverses.

De là des conflits de lois fréquents, de multiples instances sur la compétence, sur le fond du Droit. Pour les trancher on faisait appel au Droit international privé, mais celui-ci n'offrait en la matière que des règles jugées peu satisfaisantes. La question devenait très complexe lorsque, par exemple, un abordage se produisait en haute mer, entre deux navires de nationalités différentes : il ne pouvait être question de faire appel à la « *lex loci* ». Quant à la loi du pavillon, comment aurait-on pu l'appliquer : deux pavillons étaient en présence, deux lois pouvaient donc être également compétentes, laquelle choisir ? Les Congrès s'étaient occupés du problème, sans arriver à un résultat pratique.

L'unification des législations maritimes sur ce point semblait donc désirable. Elle semblait aussi plus réalisable sur ce sujet que sur beaucoup d'autres. En effet, là, aucune opposition d'intérêts ne séparait les différentes corporations du monde maritime; en cette matière, il n'y a aucune lutte entre chargeurs, propriétaires de navires et assureurs sur corps ou faculté. Tous avaient au contraire également avantage à voir disparaître les conflits de loi.

De même au point de vue international, aucune contradiction d'intérêts ne venait empêcher l'entente. La protection de la marine marchande nationale ou du négoce national n'était pas en jeu.

L'utilité que présentait une législation internationale en cette matière et la possibilité de l'obtenir, amenèrent le Comité maritime international à s'en occuper dès sa première

réunion. Avant d'étudier le résultat de ses efforts, nous nous demanderons qu'elles étaient les principales divergences de principes qui séparaient les lois nationales sur ce sujet.

La plus importante concernait la répartition de la charge des dommages. On distinguait généralement quatre sortes d'abordages : abordage par faute unilatérale, abordage fortuit, abordage douteux, abordage par faute commune. Pour l'abordage par faute unilatérale prouvée, toutes les législations s'accordaient pour mettre la réparation des dommages à la charge du propriétaire du navire à bord duquel la faute avait été commise. En cas d'abordage fortuit ou déterminé par force majeure, toutes faisaient supporter les dommages par ceux qui les avaient subis. Cependant la Hollande, la Russie et le Portugal faisaient exception dans un cas spécial : lorsque l'abordage se produisait entre un navire en mouvement et un navire à l'ancre, même s'il était fortuit, le navire en mouvement supportait la moitié des dommages du navire abordé. La Hollande faisait même contribuer à la réparation la cargaison du navire en mouvement.

Les divergences de lois s'accroissaient en matière d'abordage douteux. On entend par là l'abordage dont on ne peut déterminer la cause, ou pour lequel on n'a pu découvrir de quel côté était la faute. En ce cas l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, les Etats-Unis, l'Italie, la Suède, la Norvège, le Danemark donnaient la même solution que pour l'abordage fortuit, s'appuyant sur ce que le demandeur ne pouvant démontrer le bien fondé de ses réclamations, il était normal que ses prétentions soient rejetées. Aucune faute n'étant prouvée, l'abordage était présumé dû à une cause fortuite.

La France, le Japon, le Chili, le Guatemala, le Honduras, au contraire faisaient passer les dommages, et chaque navire en supportait la moitié.

Enfin, en Hollande, en Turquie, en Egypte, en Argentine, on faisait le total des pertes, et la charge était répartie en proportion de la valeur ou du tonnage des navires. La loi hollandaise obligeait même la cargaison à contribuer à la réparation.

L'abordage pour faute commune donnait lieu à des solutions encore plus différentes. On pouvait distinguer quatre systèmes.

D'après le premier, suivi par la Hollande, l'Italie, l'Espagne et les pays sud-américains régis par la législation espagnole, la Russie dans certains cas, aucun recours n'était admis, chaque partie supportait les dommages subis par elle. C'était évidemment très simple, on évitait les procès, les erreurs d'appréciation en matière de faute, on appliquait le Droit commun, disaient les partisans de cette solution. Les adversaires objectaient que le droit et l'équité n'étaient pas respectés, qu'il suffisait au capitaine coupable de relever la plus légère infraction à la charge de la victime pour être indemne de responsabilité, que l'imprudence et l'insouciance des capitaines étaient encouragées.

D'après un second système, admis en Angleterre, la masse des dommages était partagée en deux parts égales et chaque partie en supportait la moitié, quelle que fût la gravité des fautes commises par l'une et l'autre. Là encore aucune erreur d'appréciation à craindre pour les juges. Mais Marsden l'appelle *judicium rusticorum*.

Le troisième système, celui des codes turc et égyptien, faisait masse des dommages soufferts et les répartissait proportionnellement à la valeur des navires.

D'après le quatrième, le tribunal faisait masse des dommages et en répartissait la charge proportionnellement aux fautes respectives des parties. Le Code de commerce français ne contenait aucune disposition à cet égard, mais la jurisprudence était en ce sens; le même principe avait été adopté par les législations grecque, roumaine, norvégienne, suédoise, danoise, portugaise, belge, et par le Code allemand de 1900 et les Etats-Unis. Cette théorie semble la plus conforme à l'équité. Mais on lui a reproché de demander au juge une évaluation de la gravité des fautes qu'il leur était impossible de faire. Sans doute, disait-on, chacun, ayant à se reprocher une faute, doit réparer le dommage dans la mesure où il en est l'auteur, mais comment apprécier chaque culpabilité, les

juges n'ont pas assisté au sinistre et ne reçoivent que des renseignements incertains, souvent contradictoires, toujours partiels, leur décision est donc forcément arbitraire. De plus, les limitations légales ou conventionnelles de responsabilité des armateurs et leur solidarité viennent dans bien des pays détruire cette équité du système qui n'est donc qu'apparente.

Telles étaient, dans leurs grandes lignes, les solutions données en 1910 par les principales législations maritimes au problème de la répartition de la charge des dommages. Mais deux circonstances de nature à déplacer le fardeau de la responsabilité exerçaient sur celle-ci une influence variable :

Le pilotage obligatoire, d'abord ; la France, les Etats-Unis, la Belgique et la Hollande admettaient que la présence à bord du pilote obligatoire, laissait subsister intactes l'autorité du capitaine et la responsabilité de l'armateur, le pilote n'étant qu'un « donneur d'avis spéciaux ».

A l'opposé, l'Angleterre, l'Italie, et l'Allemagne décidaient que lorsque le pilote obligatoire était à bord, en fonction, et que l'équipage avait exécuté ses ordres, le propriétaire et le capitaine étaient irresponsables des pertes résultant de la faute ou de l'incapacité du pilote qualifié. Mais d'après le Merchant Shipping act, il fallait, pour cela, que la faute tout entière incombât au pilote. De là des difficultés, et, souvent, une inaction dangereuse des capitaines.

La seconde circonstance susceptible de modifier la responsabilité est le remorquage. D'une façon générale les jurisprudences cherchaient, pour chaque litige, qui, du remorqueur ou du remorqué, avait la direction réelle au moment de l'abordage. Il faut noter que certains pays, l'Angleterre et la Belgique entre autres, considéraient la traîne entière comme un tout, chacun de ses éléments étant individuellement et solidairement responsable à l'égard des tiers lésés.

La faute jouait donc un rôle important dans la responsabilité en matière d'abordage. Par suite, la question des présomptions légales de faute présentait un grand intérêt. Mais sur ce point aussi les législations variaient. Tandis que la France n'admettait aucune présomption légale de res-

ponsabilité et obligeait le demandeur à établir le bien fondé de ses prétentions, certains pays adoptaient le principe opposé. Ainsi en Angleterre, le navire qui avait contrevenu aux règlements de la navigation, était présumé en faute, en cas d'abordage, bien qu'on n'ait demandé aucun rapport de causalité entre les deux faits. Son propriétaire, pour échapper aux conséquences de la présomption, devait prouver que l'infraction ne pouvait avoir entraîné le sinistre. Certaines lois présumaient aussi en faute le navire qui, après abordage s'était retiré sans prêter assistance à l'autre, par exemple le Merchant Shipping Act de 1894 et la loi du 4 septembre 1890 des Etats-Unis. Pour divers Etats, lorsqu'un bâtiment avait coulé après un abordage, l'autre était considéré comme coupable, sauf preuve contraire.

Des divergences profondes existaient donc entre les législations au sujet du partage des responsabilités : l'étendue des dommages dont la réparation était ainsi mise à la charge de l'un ou de l'autre navire n'était pas non plus toujours appréciée de la même façon par les jurisprudences : celle de la Hollande était très stricte, ne tenant compte que du dommage matériel selon l'article 538 du code hollandais; les tribunaux français, admettaient, au contraire, que l'indemnité devait représenter toute la perte et tous les frais qui résultaient de l'accident. La jurisprudence anglaise était aussi très large.

Si de cette question nous passons à celle des droits appartenant aux tiers lésés, chargeurs, passagers, équipages, nous nous trouvons encore en face de solutions différentes, les pays n'ayant pas tous les mêmes principes en ce qui concerne la solidarité entre les navires en faute, et les limitations de responsabilité des propriétaires de navires.

La solidarité entre les armateurs était admise sans hésitation en France en cas de faute commune des capitaines. Les propriétaires de la cargaison pouvaient obtenir satisfaction pour le tout en s'attaquant à leur transporteur, se fondant sur leur contrat ou en agissant contre l'autre navire, à condition de prouver que l'accident était dû à la faute de son

équipage; ce dernier recours demeurerait seul possible lorsque le connaissement contenait une clause d'exonération de responsabilité. En Belgique la jurisprudence adoptait généralement cette façon de voir. Il en était de même dans presque tous les pays continentaux, notamment en Allemagne et aux Etats-Unis.

La Hollande décidait que la cargaison doit supporter ses propres avaries; elle avait seulement une action contre le capitaine, qui, lui-même, pouvait se retourner contre le coupable, mais cette action offrait peu d'avantages, les capitaines n'ayant généralement que des ressources limitées. En Russie, on réglait les dommages subis par la cargaison au moyen d'une sorte d'avarie commune, mais le recours des chargeurs n'atteignait les propriétaires de navires qu'après le capitaine. Des dispositions spéciales visaient le cas où le navire abordé était à l'ancre.

Les codes scandinaves ne s'occupaient pas de la question, laissée par conséquent à la libre appréciation des juges. Les codes turc et égyptien n'en parlaient pas non plus.

La loi anglaise permettait au chargeur de réclamer seulement la moitié du dommage à l'autre navire, et la moitié ou la totalité au transporteur. Si une clause d'exonération de responsabilité était inscrite au connaissement, la victime devait seulement demander la valeur de la moitié de la perte à l'autre navire.

Mais les navires et les cargaisons ne sont pas toujours seuls à subir un préjudice du fait de l'abordage : les passagers et les membres de l'équipage peuvent être tués ou blessés. Leur recours et celui de leur famille n'obéissaient pas partout aux mêmes règles. Ainsi en France les parents d'un passager ou d'un marin non coupable pouvaient demander des dommages-intérêts à l'un ou à l'autre navire; en cas de faute commune, celui qui avait commis la faute la moins grave pouvait exiger des réparations de l'autre navire. En Angleterre, les parents, d'un passager ou d'un marin non fautif, tué au cours de l'abordage par faute commune, obtenaient réparation dans une limite fixée par le Parlement; mais lorsque la victime avait

une responsabilité, si minime fût-elle, dans l'abordage, la famille perdait tout droit. Aux Etats-Unis, le marin blessé qui avait contribué à l'abordage pouvait obtenir de l'autre navire la moitié de la valeur de son dommage, mais par suite de recours successifs, il était privé de ce bénéfice. Les réclamations adressées à l'autre navire pour dommages corporels d'un passager ou d'un homme d'équipage innocent, suivait, semble-t-il, les mêmes principes que celle des chargeurs, sauf les cas visés à l'article 7 de l'acte de 1892. Il en était de même pour les passagers à l'égard de leur navire; mais pour l'équipage la solution variait selon les Etats. Les parents ne pouvaient rien réclamer si l'abordage qui avait entraîné le décès s'était produit en haute mer, mais il en était autrement lorsque l'accident avait lieu dans la mer territoriale d'un Etat admettant ce recours.

L'étendue des droits appartenant aux victimes de l'abordage variait selon les pays pour une seconde raison : la limite légale de responsabilité du propriétaire de navires n'était pas la même partout. On pouvait distinguer en cette matière trois types de législations :

Le type anglais admettant la responsabilité personnelle avec une limite maxima différente selon qu'il s'agit de dommages causés aux personnes ou aux biens; le règlement se faisait par accident.

Le type français admis, par beaucoup de pays latins, dans lequel le propriétaire se libérait par le simple abandon du navire et du fret;

Le type allemand du « patrimoine d'exécution » ou de la responsabilité réelle : action sur le navire et le fret, détermination de la responsabilité par voyage.

Les autres pays adoptaient des systèmes s'écartant plus ou moins de ceux-ci. Seul, sans doute, le Portugal repoussait toute limite de responsabilité de l'armateur en matière d'abordage.

En dehors des divergences de législation les plus graves, c'est-à-dire celles concernant la répartition de la charge des dommages et l'étendue des droits des sinistrés, on en trouve

d'autres moins importantes, mais menaçant tout de même les intérêts des victimes, pour des raisons de forme par exemple.

Ainsi diverses législations exigeaient l'accomplissement de certaines formalités sous peine de déchéance du droit à l'indemnité. C'était généralement une protestation dans certaines formes qui devait être faite dans un délai très bref et suivi d'une action avant un temps déterminé variant selon les pays; il en était ainsi en Italie, en Espagne, au Mexique, en Argentine, en Turquie, etc., en France aussi lorsque le chargeur agissait contre son propre transporteur. Au contraire la France, sauf le cas ci-dessus, l'Angleterre, l'Allemagne, le Danemark, les Etats-Unis, la Hollande, l'Italie, la Suède, la Norvège, la Belgique n'exigeaient aucun protêt.

De même encore, la prescription était d'une durée très différente selon les nations : deux ou trois ans avec un point de départ variable pour l'Allemagne, l'Espagne, les pays scandinaves, la Hollande, etc., un an en Italie, en France, Argentine, Roumanie, Mexique, etc., dix ans en Russie. L'Egypte, la Turquie, le Venezuela, avaient gardé le délai d'un mois; le Chili, le Pérou et d'autres l'avaient porté à deux mois; l'Angleterre et les Etats-Unis n'avaient pas de prescription, les juges apprécient si l'action est tardive ou non.

De ces divergences séparant les législations sur des questions fondamentales touchant l'abordage, il faut rapprocher les différences entre les lois qui organisaient la compétence pour les actions nées de cet accident. Elles ont aussi une grande importance à cause du nombre d'intérêts en jeu, des conflits de lois, des interprétations opposées.

M. Franck nous en donne un aperçu des plus nets : « Dans certains pays, seul le juge du domicile ou de la résidence de l'armement poursuivi est compétent (*forum rei*). A côté de lui, beaucoup de législations donnent juridiction au tribunal du lieu où l'abordage s'est produit (*forum loci*); mais d'autres ne connaissent pas cette compétence, à moins que l'un des navires soit national. En même temps que le domicile de l'armement ou du capitaine, des tribunaux tiennent compte du port d'attache qu'ils considèrent comme domicile du

navire. Ici le navire seul peut être saisi et poursuivi et rend le juge compétent (*actio in rem*). Ailleurs, tout navire du même armement peut être frappé d'arrêt, tous les frais ou sommes lui revenant sont susceptibles d'opposition et voilà le procès retenu pour le tout par le juge de la saisie (*forum aresli*). Dans tel pays, il suffit que le défendeur, trouvé par hasard sur le territoire, y soit touché par la citation, alors même qu'il n'y a ni domicile, ni résidence, et ne fait qu'y passer; parfois il suffit qu'au moment de l'intentement de l'action il y possède des biens. Chez d'autres nations, tout régnicole a le droit d'attirer l'abordeur devant ses tribunaux nationaux, quel que soit le lieu de l'accident (art. 14 du Code civil français, art. 12 du Code hollandais). »

« Le chaos était devenu plus confus d'année en année » écrivait un juriste anglais. Les inconvénients les plus graves résultaient de cette situation pour le commerce maritime. Aussi l'idée d'une Convention internationale sur l'abordage a-t-elle été étudiée par les Congrès internationaux d'Anvers 1885 et Bruxelles 1888 qui se sont prononcés en faveur de l'adoption d'une règle unique pour trancher les conflits de lois, et l'amélioration des lois nationales. L'Institut de Droit international a repris la question à Lausanne en 1888, puis le Congrès international de Gênes en 1892, qui a conseillé l'admission de la loi du pavillon comme solution universelle du conflit de lois, et la création d'une juridiction internationale pour les difficultés nées des abordages. Le Congrès de l'International Law Association, à Anvers, en 1895, a de nouveau étudié le problème et décidé, sur la proposition de M. Franck, que seule une convention internationale pouvait donner satisfaction en la matière. Cette idée a servi de base aux travaux du Comité maritime international dans sa réunion de Bruxelles en 1897. Encouragé par la sympathique attention que la Chamber of Shipping of the United Kingdom, le Parliamentary Shipping Committee, divers clubs anglais, l'International Law Association prêtaient à ses efforts, le Comité les a poursuivis : questionnaires aux Associations nationales, Conférences d'Anvers, de Londres, de Paris, rédac-

tion pour la Commission de Paris d'un projet de traité, étude de celui-ci par les Conférences d'Hambourg de 1902 et Amsterdam 1904. Sur l'invitation du gouvernement belge, des Conférences diplomatiques se sont réunies en février, puis octobre 1905, en 1909 et 1910, et ont transformé en Convention internationale le projet élaboré par le Comité, après l'avoir un peu modifié.

Quelles sont les dispositions adoptées dans cette « Convention pour l'unification de certaine règles en matière d'abordage », à Bruxelles, le 23 septembre 1910 ?

Quelle est d'abord la sphère d'application du traité ? Elle s'applique aux abordages, c'est-à-dire aux collisions *stricto sensu*, mais aussi aux accidents assimilés : échouement volontaire d'un navire pour éviter une collision, par exemple, et même aux dommages que « soit par inobservation du règlement, exécution ou omission d'une manœuvre, un navire à causés soit à un autre navire, soit aux choses, ou leur personnel se trouvant à leur bord », alors qu'aucun abordage proprement dit n'aurait eu lieu.

L'accident doit s'être produit entre navires de mer, ou entre navires et bateaux de rivière; les vaisseaux de guerre, et les navires d'Etat affectés exclusivement au service public sont en dehors des limites de la convention.

La convention vise aussi bien les fleuves que la haute mer et les eaux territoriales.

Laissant de côté les indemnités pour dommages causés aux quais et installations fixes, elle ne s'occupe que de celles dues aux navires, aux biens et aux personnes se trouvant à leur bord; mais elle comprend dans cette indemnité tous les préjudices qui sont la conséquence réelle, directe ou indirecte de l'abordage.

D'autre part, la convention s'applique à tous les intéressés lorsque les navires mis en cause sont ressortissants d'Etats contractants et dans les cas prévus par les lois internationales; pour qu'elle soit applicable, il faut que l'un des navires porté le pavillon d'un Etat contractant, et que le tribunal saisi soit dans un pays qui a accepté la convention. Si le tri-

bunal saisi et tous les intéressés propriétaires de navires, chargeurs, assureurs, sont de même nationalité, c'est la loi nationale qui est applicable, et non la convention; mais celle-ci entre en jeu, si les deux navires, appartenant à un Etat contractant, s'adressent au tribunal d'un autre pays également contractant. On a décidé que chaque Etat contractant pourrait subordonner l'application de ces dispositions aux ressortissants d'Etats non contractants, à la condition de réciprocité. Les ressortissants d'Etats qui ont ratifié peuvent encore se voir appliquer d'autres dispositions que celles du traité : par exemple le propriétaire de navires appelé devant le tribunal d'un Etat n'ayant pas adhéré; le chargeur qui a chargé sur un navire appartenant à un pays resté en dehors du traité, etc..

Les limites du domaine d'application étant ainsi posées, quelle est l'organisation de la responsabilité prévue par la convention ?

En ce qui concerne les rapports entre les navires, il faut distinguer selon les différents types d'abordages.

S'il y a abordage fortuit, dû à la force majeure ou douteux, les dommages restent à la charge de ceux qui les ont subis. A l'exemple de certaines législations et conformément aux principes du droit commun, l'abordage douteux est assimilé à l'abordage fortuit. La règle s'applique même lorsqu'un des navires ou les deux étaient au mouillage.

Si l'accident est dû à la faute d'un des bâtiments, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. Le texte ne donnant pas la définition de la faute, les juges apprécient d'après leur loi nationale.

En cas d'abordage par faute commune, la responsabilité est répartie entre les navires en proportion des fautes respectives. Le mot « faute » étant pris ici dans son sens le plus large, il faut tenir compte du point de vue subjectif, mais aussi du point de vue objectif : circonstances de toutes sortes, conséquences de l'acte. Le juge jouit d'une liberté d'appréciation absolue.

Si on ne peut déterminer la proportion de responsabilité de chaque navire, ou si les fautes sont équivalentes, la res-

ponsabilité sera partagée par moitié, mais il n'y a aucune présomption en faveur de cette solution. Il peut aussi y avoir recours d'un navire contre l'autre, lorsque la faute étant commune, il y a eu lésion corporelle, et qu'un des navires a payé au delà de sa part.

Si nous passons aux droits appartenant aux tiers, nous voyons qu'en cas d'abordage fortuit, par force majeure ou douteux, les tiers n'ont aucun recours sauf ceux dérivant du contrat de transport, mais il en est autrement s'il y a faute de l'un ou des deux navires : tous les dommages causés aux biens et aux personnes se trouvant à bord des navires donnent aux tiers un droit de recours contre les navires coupables; mais la solidarité, admise pour les lésions corporelles, ne l'a pas été pour les dommages subis par les biens, et dans ce cas ils doivent agir contre chaque bâtiment en proportion de la faute par lui commise. Lorsqu'il y a recours solidaire, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales limitant la responsabilité des propriétaires de navires sont déterminées par les législations nationales, de même que le choix des personnes à qui ce recours est ouvert.

Les règles sur la responsabilité demeurent les mêmes lorsque l'abordage a pour cause la faute d'un pilote, obligatoire ou non; mais l'effet de cet article se trouve suspendu jusqu'à ce que les Etats soient d'accord sur la convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Mais le propriétaire déclaré responsable peut se retourner contre le pilote ou la corporation du pilotage si la loi nationale le permet.

A la question de la responsabilité se rattache celle des présomptions légales de faute : la convention les supprime toutes, mais laisse intactes les règles relatives à la preuve et les présomptions de fait.

L'abordage a fait aussi naître une obligation spéciale pour les capitaines : chacun d'eux doit, après la collision, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Il est également tenu

dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire, le nom ou le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va. Le propriétaire n'est pas responsable à raison de la seule contravention à ces dispositions ; si le navire qui néglige de prêter assistance n'a aucune responsabilité dans l'abordage, le propriétaire ne peut être inquiété ; mais si le navire est coupable et s'abstient de prêter secours il est deux fois dans son tort et le juge en tiendra compte. Les pays contractants s'engagent à prendre ou proposer à leurs Parlements respectifs des dispositions réprimant l'infraction à l'obligation de secours, si leur législation est muette à cet égard.

Mais la convention ne règle la responsabilité qu'en ce qui touche à l'abordage. Ainsi, elle ne dit pas qui est responsable en dernier lieu, si le propriétaire a un recours contre le membre de l'équipage qui a commis la faute ; elle ne s'occupe pas davantage des limitations légales ou contractuelles de responsabilité des navires, ou des obligations nées « du contrat de transport ou de tous autres contrats ». Pour toutes ces questions, la loi nationale seule est compétente.

Enfin la convention supprime l'exigence de toute protestation ou formalité avant l'action et édicte une prescription de deux ans pour tous les recours nés de dommages aux biens. Ce délai court du jour de l'accident ; les actions en recours fondées sur une lésion corporelle doivent être intentées dans l'année du paiement. Les causes de suspension et d'interruption de prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action. Les Etats ont la faculté d'admettre comme prorogeant le délai de prescription le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Enfin, en dernier lieu, la convention prévoit les formalités à accomplir pour sa mise en vigueur, révision, dénonciation :

La convention doit être ratifiée, c'est-à-dire que dans tous les pays non soumis à un pouvoir absolu, le pouvoir exécutif doit demander au Parlement l'autorisation d'adhérer définitivement.

vement au traité. Le gouvernement belge, dans le délai d'un an à partir du jour de la signature, entrait en rapport avec les pays signataires pour savoir s'ils étaient décidés à ratifier, afin de préparer la mise en vigueur du texte; la convention devenait applicable un mois après le dépôt des lettres de ratification, mais le protocole restait ouvert pendant une année pour les Etats représentés à la Conférence; après quoi ceux-ci devaient, pour y adhérer, suivre la procédure organisée au profit des Etats non signataires : notification de leur adhésion par voie diplomatique au gouvernement belge, chargé lui-même de notifier cette décision aux Etats contractants. Cette adhésion produit effet un mois après la notification du gouvernement belge.

La révision peut être demandée par chaque puissance contractante : celle-ci notifie son intention au gouvernement belge, chargé de convoquer la Conférence dans les six mois, pour étendre la portée de la convention, la réformer, l'améliorer.

Si une des parties entend dénoncer la convention, elle le notifie au gouvernement belge et se trouve libérée un an après la notification, mais le traité subsiste entre les autres pays signataires.

Des critiques ont été élevées contre l'œuvre du Comité. Il faut d'abord noter que, sur bien des points de grande importance, la convention réserve l'application des lois nationales : par exemple l'influence des causes d'irresponsabilité et les cas légaux d'irresponsabilité, les causes de suspension de prescription. Elle donne pour celles-ci seulement une solution de conflits de lois. De plus l'effet de certaines dispositions a été suspendu. Elle ne crée pas de règle universelle de compétence.

Mais surtout la convention ne dispose que pour le cas où les contestations intéressent les ressortissants de deux Etats contractants, mais elle laisse hors de son domaine celui où les intéressés sont de même nationalité que le tribunal saisi; c'est alors la loi nationale qui s'applique. On escomptait, en 1910, que les pays modifieraient leur législation intérieure pour la mettre en harmonie avec le traité. « Il est indispensa-

ble, écrit Berlingieri, d'introduire dans le droit national les principes de la convention » : et on lit dans l'ouvrage de Sohr : « Ce travail est déjà entamé dans presque tous les pays signataires. Partout des projets de lois sont soumis aux pouvoirs législatifs. C'est chose faite dès maintenant pour l'Angleterre, l'Allemagne et la Belgique. Nul doute que les autres pays suivront à bref délai ».

Signée le 23 septembre 1910, la convention, dont les ratifications ont été déposées le 1^{er} février 1913, est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913.

Quel accueil lui a été fait ? a-t-elle décidément réalisé l'unification internationale du droit de l'abordage ?

A l'heure actuelle, elle porte les signatures de : France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne Danemark, Suède, Norvège, Russie, Autriche-Hongrie, Italie, Roumanie, Grèce, Espagne, Portugal, Grande-Bretagne, Etats-Unis, Mexique, Nicaragua, Esthonie, Dantzig, Finlande, Cuba, Brésil, Argentine, Uruguay, Japon. En principe elle est applicable aux colonies mais certains pays ont fait des réserves à ce sujet.

Ont déposé les lettres de ratification : France, Belgique, Allemagne, Argentine, Autriche, Brésil, Danemark, Dantzig, Finlande, Grande-Bretagne, ainsi que les Dominions et colonies, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Mexique, Nicaragua, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Russie, Suède, Uruguay, Esthonie.

La convention, dont l'effet avait été suspendu par la guerre de 1914, est de nouveau en vigueur depuis les traités de paix.

Y a-t-il donc, entre ces pays, une législation internationale ? Non, puisque, malheureusement, ce mouvement n'a pas été aussi complet qu'on l'espérait : la Belgique, le Maroc ont adopté la convention comme loi interne, la France et l'Italie ont aussi retouché leurs législations. Mais en Grande-Bretagne le Maritime Convention Act de 1911 introduit dans le Merchant Shipping Act, « de longues dispositions pleines de réserves » dont certaines subsistent malgré la loi sur les pilotes. L'Allemagne n'a pas reproduit textuellement la convention, et entre autres a repoussé l'obligation de secours.

La Grèce et les Pays-Bas, qui ont légiféré en cette matière, n'ont pas adopté le texte de la convention, ils s'en sont seulement inspiré. Les autres pays signataires conservent la dualité de régime. L'unification nationale n'est donc pas encore réalisée complètement sur le point qui nous occupe, bien que le progrès acquis soit déjà considérable.

II. *Sauvetage et Assistance.*

De la Convention sur l'abordage, on peut rapprocher la convention sur le sauvetage et l'assistance qui a été, comme elle, signée le 23 septembre 1910.

Les partisans de l'unification ont porté leurs efforts sur cette matière parce que l'unification sur ce point semblait plus aisément réalisable. De l'avis général, les différences entre les législations portaient surtout sur des questions secondaires, tandis que nombre de difficultés recevaient partout des solutions semblables.

D'autre part, l'opinion publique flétrissait « les fuites honteuses des navires, refusant tout secours à des bâtiments en détresse pour éviter une perte de temps et préparait, comme le constate M. Ripert, l'élaboration, l'acceptation d'une législation nouvelle plus humanitaire ».

De plus, la question prenait un intérêt nouveau du fait de l'apparition de la télégraphie sans fil qui propage l'appel du navire en danger et multiplie les cas d'assistance en mer.

Toutes ces raisons ont contribué à mettre la question de l'assistance en mer et du sauvetage à l'ordre du jour des congrès du Comité Maritime International. Avant d'étudier les dispositions à adopter, l'accueil qui leur a été fait, nous nous demanderons quels étaient les principaux points de divergence des législations.

Dès l'abord on se heurtait à la différence de conception de l'assistance. Certains pays, l'Angleterre, la Belgique les Pays Scandinaves, l'Espagne et le Japon connaissaient une seule opération, appelée en Angleterre *salvage*. Au contraire, de nombreux pays distinguaient l'assistance et le sauvetage : Il en était ainsi en France, en Allemagne, en Hollande, en Italie, en Portugal, en Grèce, en Russie. Les

prescriptions imposées dans chaque cas n'étaient pas identiques. Ainsi en France, le sauvetage était régi par l'Ordonnance de 1681, tandis que l'assistance était réglementée par la jurisprudence seule. Une des principales conséquences qui en découlaient était relative à l'indemnité, dont le montant était généralement moins élevé au cas d'assistance qu'au cas de sauvetage.

Si le principe du droit à rémunération était partout admis, la valeur reconnue à la convention d'assistance, qui fixait le chiffre d'indemnité, variait : l'Allemagne, les Pays Scandinaves, la Finlande, la Belgique, le Portugal, ainsi que la jurisprudence française n'annulait l'accord qu'au cas d'exagération de la somme, tandis que l'Italie, la République Argentine et l'Uruguay par exemple la tenaient pour nulle si elle avait été passée en pleine mer et au moment du sinistre.

Au cas où aucune fixation n'était intervenue entre les parties, le juge était reconnu compétent pour y procéder, et les bases sur lesquelles il devait s'appuyer étaient à peu près partout semblables : le temps employé, la dépense faite, le nombre de personnes ayant concouru au sauvetage, les dangers encourus, la valeur des deux navires. Mais l'importance respective attribuée à chacun de ces éléments variait. Dans le droit allemand, on prenait surtout en considération l'élément moral : le courage du sauveteur que l'on présumait d'après le temps employé, les risques courus ; au contraire, d'après la jurisprudence anglaise, plus pratique, l'élément matériel, valeur des navires secourus, valeur des choses sauvées, venait en première ligne. De plus, certains pays fixaient une limite à l'obligation : ainsi en France la somme due ne pouvait dépasser la valeur des choses sauvées, l'Italie fixait le maximum du dixième, ailleurs on le fixait au tiers, etc...

La législation allemande, suivie par d'autres, considérant qu'il y a dans le sauvetage des personnes un devoir moral strict, refusait toute indemnité dans ce cas ; la solution opposée était admise par l'Angleterre en vue d'éviter que les sauveteurs se prêtent au secours des choses, plutôt qu'à celui des personnes. D'après le Merchant Shipping Act, le proprié-

taire du bâtiment devait verser une indemnité aux sauveteurs des personnes et ceux-ci étaient privilégiés à l'encontre des autres rémunérations pour sauvetage : au cas où le navire et la cargaison auraient disparu ou seraient insuffisants, le Board of Trade en assurait le versement.

L'Angleterre admettait que le droit à indemnité n'était en aucune façon modifié par le fait que les deux navires appartenaient au même armateur invoquant la séparation des séries d'intéressés et le résultat injuste de la pratique inverse ; enrichissement de l'assureur, appauvrissement du propriétaire ; l'Allemagne consacrait la solution opposée, se basant sur le principe que nul ne peut agir contre soi-même. La France adoptait une solution moyenne : le navire sauveteur pouvait obtenir le remboursement de ses dépenses et du gain manqué. Elle refusait, et avec elle la plupart des pays, notamment l'Italie et l'Allemagne, de reconnaître l'existence d'un droit à l'indemnité au profit des navires sauveteurs appartenant à une personne publique ; le système contraire était suivi par l'Angleterre sauf pour ses navires de guerre.

Les législations ne reconnaissaient le droit à rémunération que lorsqu'un résultat utile avait été obtenu, mais la notion de résultat utile donnait lieu à des divergences d'appréciation.

Tous les pays étaient au contraire d'accord pour refuser un droit quelconque, au navire assistant qui avait imposé son aide malgré l'interdiction raisonnable du bâtiment en danger. Partout aussi le secours apporté par le remorqueur ne constituait assistance qu'au cas de situation exceptionnelle et l'intervention du pilote ne donnait lieu qu'à un supplément de salaire lorsque des dangers extraordinaires survenaient. Mais la répartition de l'indemnité entre les divers intéressés était au contraire effectuée sur des bases très différentes.

La plus grave divergence entre les législations portait sur l'obligation d'assistance. Elle donnait lieu à des solutions diverses. Certains pays comme la Belgique, la Russie le Chili, l'Espagne étaient muets sur la question ; d'autres, comme la France, l'Angleterre, l'Allemagne, imposaient l'as-

sistance, après abordage seulement; enfin quelques-uns, les Pays-Bas, par exemple, édictaient cette obligation d'une façon générale vis-à-vis de toute personne trouvée en mer en danger de se perdre, et l'Italie spécifiait que ce devoir n'était modifié en rien par la circonstance que la personne exposée au péril était ennemie. D'autres divergences existaient au sujet des sanctions.

Malgré toutes ces différences de point de vue, l'accord semblait possible; la discussion s'ouvrit dans le but de le réaliser à la Conférence du Comité Maritime International de Paris en 1900, sur la base des rapports envoyés par les Associations nationales, en réponse au questionnaire qui leur avait été adressé. L'entente se fit assez rapidement, et des résolutions furent votées qui donnèrent lieu à la rédaction d'un avant-projet par la Commission de Paris. Ce projet fut adopté presque sans modification par la Conférence de Hambourg en 1902. On peut remarquer qu'il n'imposait pas l'obligation d'assistance en dehors de l'abordage, et n'accordait pas aux sauveteurs de vies humaines, le droit à rémunération.

Le texte fut ensuite soumis à l'examen de la Conférence diplomatique de Bruxelles 1905 pour en faire un traité diplomatique. Certains Etats s'étaient abstenus de se faire représenter, le but ne fut pas atteint, mais une rédaction nouvelle et presque définitive fut adoptée. L'obligation universelle de secours aux personnes y fut inscrite. Présentée de nouveau à l'approbation des représentants des gouvernements en 1909, la Convention fut enfin signée par eux le 23 septembre 1910 sous le titre de « Convention pour l'Unification de certaines règles en matière d'assistance et sauvetage maritimes ».

Nous chercherons quel est son contenu et d'abord quelle est sa sphère d'application.

Au point de vue des lieux, la Convention s'applique quelles que soient les eaux dans lesquelles l'opération a été effectuée haute mer, mer territoriale, fleuves.

Mais il faut que l'un au moins des deux bâtiments soit un navire. A cette condition le secours même prêté de la terre constituerait un cas d'assistance, pourtant la Convention lais-

se en dehors de ses prévisions, le cas où, soit l'assistant, soit l'assisté, est un navire de guerre ou un navire affecté à un service d'état; elle ne s'applique pas davantage aux services d'assistance organisés par les Etats ou les personnes publiques et soumises aux lois nationales.

La Convention limite, d'autre part, sa sphère d'application quant à la nationalité, dans des termes à peu près semblables à ceux de la Convention sur l'abordage; elle peut être invoquée à l'égard de tous les intéressés, lorsque l'un des deux bâtiments appartient à un Etat contractant. Mais s'ils étaient tous les deux de la même nationalité que le tribunal saisi c'est la loi nationale qui serait applicable. Les pays signataires peuvent l'appliquer à des ressortissants d'Etats non contractants, mais peuvent aussi subordonner cette faveur à la condition de réciprocité. L'obligation de secours ne s'applique que d'une façon encore plus restreinte entre navires appartenant à des Etats contractants, sauf disposition contraire des lois nationales.

Enfin, la Convention détermine l'étendue de son application quant aux opérations effectuées : elle vise l'assistance et le sauvetage, sans distinction, c'est-à-dire toute intervention ayant sauvé un navire de mer, ou dans certains cas un bateau, les choses se trouvant à leur bord, et, ajoute le texte, le fret et le prix du passage; on a discuté l'intérêt que présente l'indication du fret qui n'est sauvé que lorsque la cargaison l'est elle-même, il semble que cette mention ait surtout de l'importance pour la fixation de l'indemnité.

L'assimilation du sauvetage et de l'assistance présente cet avantage d'éviter pour l'assistant la tentation de transformer l'assistance en sauvetage.

La zone d'application de la Convention étant ainsi déterminée, le traité pose nettement le principe du droit à rémunération au profit du sauveteur. Puis il indique dans quelles conditions l'assistant peut invoquer ce droit.

Celle qui est posée en premier lieu est le résultat utile. Un navire venu au secours d'un autre ne pourra obtenir une indemnité ainsi que le remboursement de ses frais et

dépenses lorsque le secours prêté sera resté sans résultat utile. C'est la consécration de cette idée que le sauveteur n'ayant pas rempli son obligation n'a droit à rien ; on a pensé de plus que cela correspond à la pratique bien établie *no cure no pay* et au caractère aléatoire de cette opération qui comporte des chances d'efforts sans récompense comme de gains importants.

D'ailleurs, il n'est pas requis par le texte que le navire qui a entrepris le sauvetage ait terminé l'opération, puisque l'article 2 dit : « résultat utile ».

D'autre part, la Convention laisse en dehors de ses prévisions les *engaged service*, c'est-à-dire tout louage de service portant sur une manœuvre nettement déterminée.

Lorsque le résultat utile est acquis, le fait que le propriétaire du navire sauvé, l'est également du navire sauveteur, ne change rien au droit à l'indemnité ; on s'est basé ici sur l'idée de séparation des patrimoines, et l'impossibilité pratique d'admettre le système contraire qui lèse injustement l'armateur et enrichit indûment l'assureur.

Mais le fait pour le navire sauveteur d'avoir agi malgré la défense expresse et raisonnable du bâtiment secouru, ferait disparaître le droit de celui-ci à l'indemnité. Il en serait de même si les personnes intervenues s'étaient rendues coupables de vols, recels, actes frauduleux, et des dommages intérêts pourraient de plus leur être infligés.

Le droit à l'indemnité disparaît également lorsque le sauveteur, par sa faute, a rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage. Il y a là un principe d'équité qui n'a pas besoin d'explication.

Si l'assistant conclut avec l'assisté un contrat de remorquage, il ne peut réclamer une indemnité d'assistance, qu'il soit remorqueur professionnel ou seulement occasionnel. Il en serait cependant autrement si l'assistant avait bien, en fait, remorqué le navire sinistré, mais n'était pas destiné ni tenu à ce genre de service et avait accompli une opération présentant par ailleurs tous les caractères de l'assistance en mer. Le remorqueur lui-même aurait droit à une indemnité

d'assistance ou sauvetage, s'il avait rendu des services exceptionnels et ne pouvant être considérés comme rentrant dans un contrat de remorquage.

Enfin, le droit à indemnité d'assistance n'existe que lorsqu'il y a eu seulement sauvetage de vies humaines, à moins que la loi nationale n'en dispose autrement. On a estimé qu'il y a là un strict devoir moral, l'exécution d'une obligation imposée en outre par la Convention; on a compté sur le sentiment du devoir et de la solidarité qu'on trouve chez les gens de mer. Ceux-ci en auraient été, d'ailleurs, les premières victimes, car cette obligation et les contraintes qui en seraient résultées, auraient pesé surtout sur eux qui sont exposés plus que d'autres aux périls de mer.

Mais si, en même temps que les personnes, des biens ont été sauvés, les sauveteurs de personnes interviennent au partage de l'indemnité totale dont le montant a été un peu élevé dans ce but par le juge.

Lorsque le droit de rémunération existe, le montant pourra en être déterminé, soit par la convention des parties, soit par le juge.

Au cas où une convention est intervenue à ce sujet, au moment et sous l'influence du danger, l'assistant et l'assisté ont pu ne pas se rendre exactement compte de l'étendue du danger, des difficultés, des frais qui en résulteraient, et consentir des conditions disproportionnées avec l'effort à faire, aussi l'un et l'autre peuvent s'adresser au juge qui prononcera l'annulation de la convention, élèvera ou diminuera le montant de l'indemnité s'il estime que la somme fixée est exagérée ou insuffisante.

Si la convention n'a pas été passée au moment du péril et sous son empire, chaque intéressé conservera son droit, mais à condition de prouver le dol ou la réticence émanant de l'autre partie, et il en serait de même si la somme demandée était tellement hors de proportion avec le service rendu qu'elle ne pourrait avoir été obtenue que frauduleusement.

L'idée d'équité, d'égalité de prestation triomphe donc. Mais tandis que, si l'accord a été conclu sous l'empire du dan-

ger, le juge peut intervenir sans autre raison, il faut établir le dol, la réticence ou bien l'exagération quand l'entente a été réalisée hors d'un péril imminent. La troisième cause d'annulation ou de modification est la plus facile à invoquer. Il faut noter d'autre part que c'est la convention tout entière qui peut être réformée par les juges, et cela comprend les clauses arbitrales, qui peuvent être suspectes.

Au cas où la Convention n'aurait pas fixé le montant de l'indemnité, le texte confie ce soin au juge désigné par la loi nationale et qui peut être selon les pays une autorité judiciaire ou administrative.

Le traité lui impose les éléments à prendre en considération pour fixer la rémunération : le succès obtenu, les efforts, le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, ses passagers, son équipage, sa cargaison, le navire sauveteur et son équipage, le temps employé, les frais et dommages subis, les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, par exemple à l'encontre des chargeurs, la valeur du matériel exposé, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant, et en second lieu, de la valeur des choses sauvées. L'énumération ainsi donnée n'est pas limitative, et le juge pourrait faire entrer en ligne de compte toute circonstance qui lui paraîtrait susceptible de le guider. Mais cette liste indique l'importance respective à attacher à chaque fait, et on peut remarquer que la valeur des choses sauvées arrive en dernier lieu, laissant les premiers rangs aux facteurs constituant l'élément moral, comme dans le système allemand.

Le montant de la rémunération, fixée sur ces bases, peut être diminué par le juge et même annulé, s'il est démontré que l'assistant a rendu, par sa faute, l'assistance nécessaire, ou s'est rendu coupable de dol, recel, actes frauduleux.

D'autre part, la somme à laquelle a droit le sauveteur est limitée : elle ne peut jamais dépasser la valeur des choses sauvées, car un des participants ne peut recueillir seul tout le bénéfice de l'affaire ; on applique la règle même si la valeur des avaries subies par l'assistant, dépasse celle des objets recueillis.

La répartition de l'indemnité est opérée par le juge, qu'il s'agisse de la répartition entre groupes de sauveteurs, si plusieurs groupes, par exemple plusieurs navires ont concouru à l'assistance à moins qu'une convention soit intervenue, ou de celle entre le propriétaire, le capitaine et l'équipage. Pour la première, le juge se base sur les éléments qui ont servi à fixer l'indemnité totale; pour la seconde, il doit appliquer la loi nationale du navire.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à dater du jour où l'opération d'assistance a été terminée, et les causes de suspension et interruption sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Les actions en modification de la convention d'assistance sont soumises à des prescriptions différentes, régies par les lois nationales, mais elles se trouvent incluses dans l'action en paiement qui est soumise par le traité à une prescription de deux ans.

La Convention de 1910 règle enfin la question de l'obligation d'assistance. Elle n'impose pas l'assistance aux biens, car il a paru trop rigoureux d'exiger des capitaines qu'ils se retardent dans leur voyage, se livrent à des opérations coûteuses, dangereuses, seulement pour sauver des marchandises. D'autant plus que le sauvetage des biens, donnant seul droit à une indemnité, il n'y a pas à craindre que le navire et la cargaison soient abandonnés s'il est possible de les tirer du péril.

Au contraire, tout capitaine de navire, patron de bateau de rivière ou de bâtiment de pêche est tenu de se porter au secours de toute personne, même ennemie, trouvée en mer, dans les eaux intérieures ou les îles désertes, en danger de se perdre.

Le texte parle des personnes et non de navires, il n'y a donc aucune obligation pour le capitaine qui rencontre un bâtiment abandonné de son équipage, de s'en occuper. Le même article indique que l'obligation d'assistance n'existe qu'autant que les personnes sont en péril, mais il n'est pas dit que ce péril doit être imminent; il suffit qu'il existe réellement.

Le capitaine ne serait pas obligé de secourir les sinistrés,

s'il devait en résulter un danger sérieux pour ses passagers, son équipage, ou même son navire, en admettant que celui-ci puisse être en danger sans que ceux qui se trouvent à bord le soient par cela même.

Une autre phrase de l'article 11 est l'occasion de difficulté d'interprétation : l'assistance est imposée vis-à-vis des personnes « trouvées en mer », ce qui implique que la rencontre doit être fortuite. Il n'y a pas d'hésitation lorsque le capitaine aperçoit le navire en détresse et ses signaux ; mais les appels radiotélégraphiques sont reçus par des bâtiments très éloignés de celui qui les a émis et on peut se demander si l'assistance est légalement due en ce cas, ou si on peut penser avec M. Ripert qu'il ne s'agit plus là de trouver le navire, mais de le chercher. La Convention de Londres s'est prononcée dans le premier sens mais a déclaré ne pas déroger à la Convention de Bruxelles. La sanction pénale de cette obligation a été assurée par le texte qui impose aux pays signataires, l'engagement de prendre des mesures dans ce but et de se les faire connaître réciproquement. La responsabilité civile de l'infraction retombe sur le capitaine seul, le propriétaire étant exempté.

Enfin, la Convention prévoit, dans les mêmes termes que la Convention sur l'abordage, la procédure et les délais pour la signature, ratification, adhésions d'états non signataires, dénonciation, et les formes à suivre pour la revision.

La question de l'assistance et du sauvetage est donc réglementée même dans ses détails par la Convention. Cependant, il faut remarquer que certains points n'ont pas été prévus ou ont été réglés par un renvoi à la loi nationale. C'est ainsi que la question de compétence et l'organisation de la procédure ne font l'objet d'aucune disposition dans le traité. Pour les causes de suspension et de prescription, qui présentent le plus grand intérêt dans la pratique, la Convention renvoie aux lois particulières à chaque pays, ce qui laisse subsister la diversité déjà existante. Les actions en fixation de la rémunération ou en modification de l'accord intervenu, peuvent être introduites après un délai de deux ans, mais elles sont

soumises dans ce laps de temps à des prescriptions variables.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine, l'équipage, continue à être régie par les lois nationales; il en est de même, en définitive, pour le droit à rémunération pour sauvetage de personnes puisque le texte spécifie, « sans qu'il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard ».

Dans les cas où les sauveteurs de personnes ont droit à un partage de l'indemnité prévue par l'assistance aux biens, la Convention dit qu'une part équitable leur sera attribuée par le juge, sans indiquer d'autres bases de calcul, ce qui ne peut manquer de provoquer des différences d'appréciation dans la pratique. La sanction de l'obligation d'assistance aux personnes elles-mêmes, est déterminée par les lois nationales. Enfin, la notion de personnes trouvées en mer a été réglée d'une façon trop vague, étant donné la science actuelle, pour que cette question, cependant de première importance, ne soit pas l'occasion de divergences de vues.

Malgré ces lacunes, l'accueil fait par les pays à la Convention a été excellent au début, il semble qu'elle a recueilli les mêmes signatures, les mêmes ratifications aux mêmes dates et avec les mêmes réserves que la Convention sur l'abordage.

Peut-on conclure que nous sommes arrivés véritablement en matière d'assistance et sauvetage à une législation unique pour tous les pays, comme l'avaient espéré, les partisans de l'unification ?

En réalité, nous nous trouvons loin de cet idéal, pour des raisons semblables à celles indiquées à propos de la Convention sur l'abordage : les points sur lesquels on a réservé l'application des lois nationales sont encore nombreux. Mais surtout nous nous trouvons en face d'un traité entrant en jeu lorsque les intéressés sont de nationalités différentes, mais ne s'appliquant pas entre sujets d'un même Etat.

Cet inconvénient devait être effacé par la modification des législations nationales, mais celles-ci n'ont pas été retouchées comme on l'espérait. M. Sohr écrivait en 1914 : « Un second

travail d'unification s'impose; c'est celui qui mettra les lois nationales en harmonie avec le Convention. Ce travail est déjà entamé par presque tous les pays signataires. Partout des projets de lois sont soumis aux pouvoirs législatifs. Dès maintenant de nouvelles lois sont promulguées en Allemagne, en Angleterre, en Belgique ». Malheureusement le mouvement s'est vite arrêté : l'Italie et la Belgique ont reproduit les textes adoptés à Bruxelles, mais la loi allemande ne s'y est pas absolument conformée, c'est ainsi que sur un point fondamental, l'obligation d'assistance, elle se trouve en opposition avec les principes reçus à Bruxelles. La loi française de 1916, qui reproduit à peu près les termes de l'accord, ne coïncide pas tout à fait avec lui; ainsi, elle a conservé plus ou moins volontairement la distinction entre l'assistance et le sauvetage des navires, laisse subsister la responsabilité civile du propriétaire de navire quand le capitaine n'a pas rempli l'obligation d'assistance qui lui incombait, suspend la prescription quand le navire abordeur n'a pu raisonnablement être saisi, dans le délai, dans les eaux françaises.

L'Angleterre a adopté la convention, mais en y introduisant « de longues dispositions pleines de réserves »; elle reconnaît encore le droit des sauveteurs de vies humaines à une rémunération, et pour l'assistance aux biens, se borne à maintenir l'application de Merchant Shipping Act; pour la prescription elle fait les mêmes réserves qu'à propos de l'abordage. En ce qui concerne la possibilité d'annuler la convention des parties, la loi de 1911 est muette et la jurisprudence consacrée ne présente pas les mêmes garanties qu'une loi. D'autres nations se sont inspirées de la Convention, mais d'une façon plus ou moins large. On peut donc dire que l'Unification n'est pas encore complètement atteinte en ce qui concerne la réglementation de l'assistance et du sauvetage.

§ 2. *Les conventions qui n'ont pas été ratifiées par la France.*

Les conventions internationales de 1910 relatives à l'abordage, à l'assistance en mer et au sauvetage ont été

ratifiées par la France et transformées plus ou moins complètement par elle en loi interne. Il n'en est pas de même des conventions signées en 1924 et en 1926.

I. Limitation de responsabilité des propriétaires de navires.

— La question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires a été inscrite dès 1897 au programme du Comité maritime international, car dès le début des travaux, ses partisans se rendirent compte de son importance. Comme l'a écrit M. Barbey : « ce problème domine tout le Droit maritime. Il est inséparable de la pratique quotidienne du commerce de mer. » Les chargeurs, ceux qui passent avec l'armateur ou le capitaine des contrats pour les besoins du navire, peuvent se voir opposer la limitation de responsabilité, mais surtout les armateurs eux-mêmes et leurs assureurs sont intéressés par cette matière, car ils sont tantôt bénéficiaires, tantôt victimes des dispositions qui la régissent. On a même dit que l'existence du commerce maritime dépendait de la limitation de responsabilité du propriétaire de navires.

Les droits des uns, les obligations des autres varient profondément selon la législation applicable : par exemple, les créanciers qui tiennent leur droit d'un contrat passé par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux peuvent poursuivre l'armateur sur tous ses biens en Angleterre, tandis qu'en France et en Allemagne ils se voient opposer le bénéfice de l'abandon. De là des inégalités, des injustices, des incertitudes.

De plus les armateurs anglais se plaignaient de supporter des charges plus lourdes que leurs concurrents du Continent, dans certains cas, et les armateurs du continent se déclaraient lésés par rapport aux autres dans diverses circonstances.

Enfin, il faut remarquer que si cette matière pouvait faire l'objet d'un accord préalable entre certains intéressés, entre expéditeurs et transporteurs par exemple, il n'en était

pas toujours ainsi : en cas d'abordage, les propriétaires de navires ne peuvent s'entendre à l'avance sur le mode de limitation. D'autre part les tribunaux saisis, et il peut y en avoir plusieurs à la fois, ont tendance à considérer leur loi nationale à cet égard comme étant d'ordre public et à l'appliquer quelle que soit la loi du pavillon du navire. L'armateur ne peut donc prévoir l'étendue de l'obligation qui lui sera imposée.

Malgré l'avantage que présentait l'unification des règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, le Comité maritime international a eu beaucoup de peines à obtenir la signature d'un traité à ce sujet. Sir Douglas Owen disait qu'un mur infranchissable séparait les principes admis par les différentes nations.

Tous les pays consacrent une limitation, mais au point de vue de son organisation, trois conceptions s'opposent : la conception britannique, la conception française, la conception allemande.

La conception anglaise a été caractérisée en quelques mots par M. Bonnacase « on se trouve en présence de la conception de la responsabilité personnelle limitée d'après une base déterminée, bien plus qu'en présence de la notion de patrimoine de mer et de responsabilité réelle, néanmoins à la base de cette responsabilité personnelle limitée, on retrouve au fond, si l'on examine la situation sérieusement, l'influence de la notion de responsabilité réelle ».

En principe, l'armateur est responsable personnellement et indéfiniment de ses actes ainsi que des actes du capitaine et de l'équipage, comme tout commettant l'est de ses préposés. Cependant, étant donné les conditions spéciales du commerce maritime, la loi limite sa responsabilité à condition 1° qu'il n'ait pas commis de faute réelle et ne soit pas complice en cas de mort ou de blessures causées aux personnes, pertes ou dommages aux choses transportées où se trouvant à bord; 2° mort ou blessures aux personnes, pertes ou dommages aux choses transportées ou se trouvant à bord d'un autre navire ou à l'autre navire même, ou même aux propriétés ou droits quelconque à quai ou sur l'eau, par suite d'une faute

de navigation, mais non pour les engagements contractés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions. La limite adoptée est forfaitaire, calculée d'après le tonnage, indépendamment de la valeur réelle et du sort du navire, et s'élève à £ 15 ou £ 8 par tonne selon qu'il y a ou non accidents de personnes. La responsabilité se renouvelle pour chaque accident, et l'armateur est tenu de l'indemnité sur sa fortune entière, conformément au système de la responsabilité personnelle. On dit souvent que l'armateur anglais est responsable de la valeur du navire « avant l'accident », ce qui paraît extraordinaire étant donné le système consacré par le Merchant Shipping Act. La raison en est que les chiffres adoptés comme forfait ont à leur base la valeur réelle moyenne des navires à une époque déterminée. Néanmoins il est vrai de dire que nous sommes là en présence d'un système de responsabilité personnelle limitée à un forfait.

A l'opposé, l'Allemagne a consacré le système de la responsabilité réelle basée sur la fortune de mer constituant un patrimoine d'exécution indépendant dit *Cosack*. La limitation de responsabilité n'est pas, comme dans le Droit anglais, une exception aux principes généraux. C'est au contraire une correcte application du Droit commun qui, d'une part, connaît la spécialisation des patrimoines dans d'autres cas que le commerce maritime, et d'autre part décharge le commettant de sa responsabilité du fait du préposé lorsqu'il a apporté toute la diligence requise dans le choix de celui-ci et ne laisse subsister à cette occasion qu'une responsabilité réelle.

La limitation de responsabilité est opposable non seulement pour les faits et fautes du capitaine et de l'équipage en tant que préposés, mais encore pour les contrats du capitaine agissant dans ses attributions légales, et pour le non-accomplissement d'un contrat fait par le propriétaire mais dont l'exécution incombait au capitaine.

Chaque fortune de mer, qui est nettement distincte des autres fortunes comprend, comme cela a déjà été indiqué, le navire avec ses accessoires, le fret brut, le prix du passage dont a profité l'armateur, certaines créances de remplacement en qualité de surrogat dans lesquelles il ne faut pas

compter les indemnités d'assurance. Ces créances sortent du patrimoine de mer en passant aux mains de l'armateur. La responsabilité est indivisible et se règle, non par accident, comme en Angleterre, mais par voyage, et l'Allemagne a défini nettement ce qu'elle entend par là. Le propriétaire serait tenu personnellement s'il avait fait entreprendre un voyage au navire sans régler les créanciers dont le droit était né de l'expédition précédente et donnait lieu à l'abandon, s'il en connaissait l'existence. Les créanciers de mer sont privilégiés sur ce patrimoine et n'ont, en principe, de droit que sur lui, mais ils suivent le navire entre les mains d'un tiers acquéreur. Leur gage peut d'ailleurs devenir illusoire si le fret est nul et le navire au fond de l'eau, situation qui ne peut, en théorie, exister en Angleterre. Cependant il n'en est pas ainsi à l'égard de tous les créanciers de l'armateur.

Certains créanciers de mer à l'égard desquels la responsabilité est purement réelle sont désintéressés avant les créanciers de terre sur le patrimoine de mer, mais ne peuvent rien revendiquer en dehors de lui; d'autres créanciers de mer, envers lesquels il y a responsabilité personnelle réelle, peuvent, en cas d'insuffisance de la fortune de mer, se faire payer sur la fortune de terre, mais n'ont à son égard ni droit réel ni privilège. Les créanciers de terre ne peuvent élever de réclamations sur la fortune de mer qu'autant que les créanciers de mer ont été satisfaits.

Les créanciers rentrent dans une catégorie où dans une autre selon l'origine de leur créance, mais il faut remarquer que certaines créances dites de terre ont leur source dans une dépense faite en vue de l'expédition maritime.

Conformément à l'idée de responsabilité réelle, le propriétaire n'a pas besoin d'invoquer expressément son droit d'abandon et de remplir des formalités à cet égard : la limitation lui est acquise de plein droit, joue automatiquement et ne risque pas d'être compromise.

Entre cette conception et celle de l'Angleterre se place la conception française : responsabilité limitée à l'abandon du navire et du fret.

Comme l'Allemagne, la France admet l'idée de la respon-

sabilité réelle de l'armateur. Mais pour elle cette solution est opposée à la conception admise en Droit commun puisqu'on ne trouve pas dans sa législation cette tendance à la spécialisation des patrimoines que l'on remarque dans le Droit germanique. D'autre part, l'article 1384 de Code civil consacre d'une façon très sévère la responsabilité du fait des préposés, à laquelle les transports terrestres n'ont d'ailleurs pas échappé. Cependant, le principe de l'article 216 du Code du commerce était déjà consacré par l'Ordonnance de 1681 et a son origine dans le Consulat de la mer. A cette époque, cette disposition avait pour base l'idée d'aventure maritime. Certains auteurs la fondent à l'heure actuelle sur la responsabilité personnelle de l'article 1384 du Code Civil, limitée exceptionnellement en ce cas. Mais il est plus probable que les auteurs du Code de commerce ont au contraire considéré qu'on était en présence d'une situation de fait très différente de celle visée par le Code civil.

La fortune de mer objet de l'abandon comprend le navire, le fret, les créances de remplacement. Le navire doit être abandonné en nature et non en valeur, dans l'état où il se trouve. C'est donc le navire après l'accident qu'il faut inscrire à l'actif de la liquidation. Si le navire continue le voyage, c'est à la fin de celui-ci que son propriétaire doit le représenter, comme en Allemagne, sauf à tenir compte des améliorations ou détériorations postérieures dues à l'armateur. Le fret à abandonner est, d'après la jurisprudence, le fret brut du voyage précédant l'abandon, ce qui est illogique et même impossible s'il y a plusieurs voyages et plusieurs abandons. Enfin il faut comprendre dans la fortune de mer les créances de remplacement « destinées, en conformité avec la notion de subrogation réelle, à remplacer dans le patrimoine de l'armateur la perte du navire où les dépréciations subies par lui », et notamment l'indemnité d'assurance.

L'abandon peut être invoqué par l'armateur pour les créances nées des faits et des fautes du capitaine et de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions, et pour celles ayant leur origine dans un contrat de ces préposés agissant dans la limite de leurs attributions; il demeure tenu indéfiniment

des engagements nés dans sa personne. Pas plus qu'en Allemagne, un régime de faveur n'a été organisé au profit des créanciers pour dommage corporel.

La loi française n'a pas tiré toutes les conséquences du système de la responsabilité réelle. C'est ainsi que l'armateur doit invoquer son droit et remplir des formalités dans ce but, ce qui n'existe pas en droit allemand, il est vrai que le code n'a indiqué ni les délais ni les formes. De même, il peut perdre ce droit dans certaines circonstances et les créanciers doivent accepter l'abandon ou le tribunal le consacrer pour qu'il devienne définitif.

Le règlement doit, comme en Allemagne, s'effectuer par voyage, mais le code n'a pas défini ce mot et la jurisprudence se montre très large sur ce point. Elle valide l'abandon de navires ayant accompli plusieurs expéditions depuis l'accident et fait entrer en ligne de compte le fret en cours au moment de l'abandon.

L'abandon libère l'armateur sans lui enlever la propriété car le patrimoine de mer n'est qu'un patrimoine d'exécution et les créanciers ne peuvent que le faire vendre pour se payer sur le prix.

Mais ce qu'il faut surtout retenir, c'est que comme en Allemagne, le créancier « supporte les risques » et peut se voir abandonner une valeur nulle. Les Anglais ont fortement critiqué le système français et le système anglais l'a été sur le continent. Lord Alverstone disait que le système continental faisait dépendre la responsabilité du commettant « du sort du navire coupable ».

Nous retrouvons encore en cette matière des divergences dues à la responsabilité de l'armateur pour fautes du pilote, à la nation de la faute de l'armateur. Au contraire, à peu près partout on est d'accord pour reconnaître à l'armateur non propriétaire le droit d'invoquer cette limite et la refuser au capitaine propriétaire ou copropriétaire.

Tandis que la loi anglaise n'était suivie que par l'Angleterre la conception germanique n'était consacrée qu'en Allemagne et dans les pays scandinaves, le système français était admis d'une façon plus ou moins complète en Italie, Espagne,

Roumanie, Portugal, les Pays-Bas, la Grèce la Belgique, la Turquie, l'Egypte, le Japon, la plus grande partie de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, etc...

Les Etats-Unis avaient adopté une réglementation inspirée de ces principes puisque, pour chaque voyage, l'armateur pouvait être tenu des obligations du capitaine au delà du navire et du fret. Mais le propriétaire pouvait abandonner à son gré le navire ou sa valeur après l'accident.

Ces différences de législations amenaient des conflits de lois très graves et causaient des injustices; les armateurs anglais notamment se plaignaient de cette situation. On chercha donc, dès le début du mouvement en faveur de l'unification, une solution meilleure. Malheureusement, dans chaque pays, l'organisation de la limite de responsabilité du propriétaire de navire était étroitement reliée aux principes juridiques régissant la responsabilité, ou même à des conceptions morales. Aussi chacun tenait à son système. De plus il y avait conflit d'intérêts entre armateurs et chargeurs d'une part, entre armements des diverses nations d'autre part, car les Anglais, dont les navires ont une valeur supérieure à ceux appartenant aux armateurs continentaux, ont avantage à conserver la libération forfaitaire moins onéreuse pour eux que l'abandon en nature, tandis que les pays continentaux ont intérêt à consacrer la solution opposée.

Aussi les résistances furent-elles vives et les discussions durèrent-elles longtemps. L'International Law Association, à Hambourg en 1885, demanda aux Anglais d'adopter le système continental. Le Congrès de Bruxelles, en 1888, émit l'idée de l'option; à Gênes on proposa de faire du navire une personne morale seule responsable. En 1897, le Comité maritime constata l'importance primordiale de la question, qui fut discutée ensuite à Anvers en 1898. La Conférence de Londres se prononça en faveur de l'option qui fut également adoptée à Paris en 1900. La Conférence d'Amsterdam admit le chiffre de £ 8 par tonneau de jauge et rédigea un avant-projet de loi maritime internationale, qui, étudiée à la Conférence de Liverpool en 1905 et à la commission de Paris en 1906, fut votée à Venise l'année suivante,

sauf la partie concernant la responsabilité pour dommages corporels. Les Conférences de Brême, de Paris 1909 et d'Anvers s'en occupèrent à nouveau. La Conférence diplomatique reprit les dispositions adoptées à Venise et après les avoir modifiées à différentes reprises se trouva en 1910 en présence de deux avant-projets s'opposant profondément l'un à l'autre. On semblait loin du résultat et M. Ripert lui-même émettait des doutes sur la possibilité de l'unification en pareille matière, lorsque la Conférence diplomatique réunie à Bruxelles en 1922 se mit d'accord sur un texte qui, retouché par une commission, fut proposé à la signature des puissances le 25 août 1924.

Quelles sont les principales dispositions adoptées par cette « Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer » ? Quelle est d'abord la sphère d'application du traité.

En ce qui concerne les navires, la convention a laissé en dehors de ses prévisions, le cas où le navire pour lequel la limitation est invoquée est un navire de guerre où un bâtiment appartenant à l'Etat et affecté à un service public.

Elle s'applique aux dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks, voies navigables et aux frais d'enlèvement d'épaves, mais les Etats signataires peuvent se réserver le droit de ne pas ratifier cette disposition, ou de ne le faire que sous réserve de réciprocité; cependant à cet égard une limite de £ 8 est imposée sauf pour les frais d'enlèvement d'épaves.

Au point de vue international, la convention peut être invoquée dès que le navire dont le propriétaire demande le bénéfice de la limitation de responsabilité est ressortissant d'un Etat signataire.

Les lois nationales sont, d'autre part, libres d'étendre le champ d'application du traité, mais elles peuvent en refuser le bénéfice aux ressortissants des pays non signataires.

Le domaine de la convention étant ainsi fixé, quelles en sont les dispositions?

Le texte pose, dès le début, le principe que la responsa-

bilité du propriétaire est limitée à la fortune de mer en valeur; on s'éloigne donc du système continental d'abandon en nature, mais la valeur prise en considération est la valeur réelle du navire à la fin du voyage, ce qui est différent du système anglais.

Seulement la convention superpose à cette limite une seconde limite forfaitaire de £ 8 par tonneau de jauge que le propriétaire peut opposer à certains créanciers seulement, moins intéressants que les autres. Cette disposition qui a son origine dans le droit anglais a été édictée en faveur des navires grands et neufs dont la valeur moyenne est supérieure à £ 8 par tonneau, dont on veut encourager la construction.

Les obligations entraînant responsabilité limitée au profit de l'armateur n'ont pas été déterminées dans une formule indiquant le principe seulement, mais bien par voie d'énumération. Ce sont : 1° Les indemnités dues à raison de dommages causés à des tiers, à terre ou sur l'eau, par les faits ou les fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire; 2° Les indemnités dues pour dommages causés à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, aux biens et objets se trouvant à bord; 3° Des obligations résultant des connaissances, ceci étant indiqué spécialement à cause de la conception allemande du connaissement; 4° Des indemnités dues pour fautes nautiques; 5° L'obligation d'enlever l'épave et celles s'y rattachant; 6° Rémunération d'assistance et sauvetage; 7° La contribution aux avaries communes; 8° Les obligations nées des contrats ou des opérations du capitaine agissant dans la limite de ses pouvoirs hors du port d'attache, en vue des besoins réels et de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sauf si ces besoins provenaient de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'équipement et de l'avitaillement au début du voyage.

La convention indique d'autre part expressément que la limitation n'est pas opposable s'il s'agit d'obligations nées du fait ou de la faute du propriétaire de navire, ou d'un contrat du capitaine autorisé ou ratifié par l'arma-

teur ou encore des créances de l'équipage. Cependant, si le propriétaire du navire qui a causé le dommage par son fait ou sa faute était en même temps capitaine du bâtiment, il pourrait invoquer la limitation s'il s'agissait d'une faute nautique ou si le coupable était une personne au service du navire. La limitation étant en valeur et non en nature, peut être, sans difficulté, invoquée par l'armateur non propriétaire, aussi bien que par le propriétaire exploitant lui-même, ou par un affréteur principal.

Le navire est le plus important élément du patrimoine de mer; le propriétaire qui oppose la limitation de responsabilité doit établir sa valeur, et, en principe, celle-ci doit être estimée à la fin du voyage, cependant il y a des exceptions à ce principe : en cas d'abordage ou accident quelconque, l'estimation devrait être faite d'après la valeur au premier port touché, pour toutes les créances, même contractuelles ou résultant d'une avarie commune, nées à l'occasion de cet accident. Si après le premier accident et avant l'arrivée au premier port, un nouveau sinistre se produit, la diminution de valeur qui en résulte n'entrera pas en ligne de compte pour le calcul de la valeur du patrimoine de mer à l'égard des premiers créanciers. On retrouve là l'idée anglaise de responsabilité renouvelée et de la liquidation par accident, tandis que certains ont vu dans le texte fixant l'estimation au premier port touché, l'influence du système continental de responsabilité réglée par voyage, celui-ci étant raccourci fictivement. Il semble qu'on ne considère pas comme nouvel accident laissant subsister la responsabilité du propriétaire un naufrage causé par une tempête survenue avant l'arrivée au premier port; le propriétaire cesse alors d'être tenu comme dans le système continental.

Si l'accident se produit au port, l'estimation est faite en se basant sur l'état du navire après l'accident.

Pour les dommages atteignant la cargaison en dehors du cas d'accident, c'est l'état du navire au port de destination de la marchandise, ou à celui où le voyage est rompu qui est pris en considération. Cependant, si la cargaison était destinée à différents ports, et que les dommages aient tous

la même cause, l'estimation doit être faite au premier port de destination touché.

Du navire il faut rapprocher les accessoires : la convention comprend sous ce terme les indemnités dues au navire pour dommages matériels à lui causés, ou pour avaries communes constituant des dégâts matériels, mais, dans les deux cas, l'indemnité ne doit pas avoir été employée à la réparation. L'indemnité d'assurance est exclue du gage, contrairement à ce qui se passe en France, et il en est de même des primes et subventions nationales, ce qui s'explique puisque c'est à titre de complément de fret qu'on aurait pu les y faire entrer, et que la convention a adopté le système de l'évaluation forfaitaire du fret à 10 % de la valeur du navire au départ; cette valeur est d'ailleurs inscrite à l'actif de la fortune de mer, même si le fret véritable est nul et le navire perdu. On a suivi là, les suggestions britanniques et adopté une solution en contradiction avec la notion du patri-moine de mer, tel qu'on le comprenait sur le continent mais qui supprimait beaucoup de difficultés.

Dans le cas où le propriétaire peut opter en faveur du système du forfait, ce dernier est établi d'après le tonnage du navire, la convention indique le mode d'évaluation de ce tonnage qu'il s'agisse de voiliers ou de navires à vapeur; pour ces derniers elle suit le mode adopté en Angleterre. Elle a aussi indiqué que l'unité monétaire prévue était en valeur or, afin d'éviter, les conséquences de la dépréciation des monnaies. et donne aux Etats le choix entre deux systèmes : convertir la valeur de 8 £ en monnaie nationale, ou admettre la libération du débiteur en monnaie nationale en tenant compte du cours du change du jour des évaluations. La convention consacre un article spécial aux accidents de personnes, causés par le fait ou la faute des personnes au service du navire, qui ne s'applique pas aux accidents subis par les marins. Le propriétaire est responsable au delà de la limite de £ 8 par tonne de jauge qui a été indiquée, jusqu'à une seconde limite de £ 8 par tonne. C'est l'adoption du système anglais avec augmentation de la responsabilité. Celle-ci se renouvelle à chaque accident,

et l'indemnité supplémentaire est due quel que soit le sort de l'expédition. La seconde indemnité de £ 8 est réservée aux créanciers pour dommages corporels qui viennent concourir sur la somme ainsi obtenue; si elle ne suffit pas pour leur donner satisfaction, ils prennent part à la distribution avec les autres créanciers. Le protocole a permis aux Etats de faire des réserves, quant à l'application de l'article 7, aux navires dont la jauge ne dépasse pas trois cents tonneaux et qui ne servent pas au transport des personnes.

La répartition du patrimoine de mer entre les créanciers n'a pas été complètement organisée par la convention. Elle indique que les créanciers doivent agir contre le propriétaire et que c'est à lui d'opposer la limitation, mais il n'est pas obligé de leur proposer le versement de la valeur de la fortune de mer. Les divers créanciers se rattachant à un même accident ou pour lesquels la liquidation est effectuée au même port, viennent en concours sur la somme à eux attribuée, les créanciers privilégiés passant avant les créanciers chirographaires. Il peut y avoir plusieurs accidents au cours d'un voyage, par conséquent plusieurs masses des créanciers, ayant chacun droit à une fortune de mer distincte et généralement chacune a une valeur différente de celle des autres. Les créanciers ont droit, la responsabilité étant en valeur, de saisir tous les biens appartenant au propriétaire, mais celui-ci peut obtenir du tribunal qu'il soit sursis à cette saisie jusqu'à ce que le navire, le fret et les accessoires soient réalisés et le montant distribué aux créanciers.

Si c'est le navire même qui est saisi pour garantie de l'indemnité, le propriétaire peut obtenir mainlevée en fournissant caution et si celle-ci est donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité, elle profite à tous les créanciers auxquels la limite est opposable. La convention évite ainsi pour le propriétaire l'inconvénient de l'immobilisation du navire, car celui-ci ne peut plus, dès lors, être saisi par un créancier de la même masse, mais il pourrait l'être si le propriétaire n'avait donné qu'une somme inférieure à

la limite ou, si d'autres masses de créanciers se présentaient, il y aurait lieu alors de lui demander de compléter la somme. La caution ne doit en aucun cas dépasser la limitation, et, pour l'éviter, les effets de la garantie sont réglés par les parties ou par le juge. La convention renvoie aux lois nationales pour tout ce qui concerne la preuve de la créance, la procédure, la compétence, les voies d'exécution.

Elle prévoit enfin les délais et la procédure à suivre pour la signature, la ratification, la mise en vigueur, et l'adhésion d'Etats non signataires, les réserves que les Etats peuvent mettre à leur adhésion et la date à laquelle la convention produira ses effets dans ces différents cas.

Elle organise en dernier lieu la procédure en vue de la dénonciation et celle de la révision. Sur toutes ces questions elle a admis des dispositions analogues à celles des conventions internationales de 1910.

Malheureusement cette convention, à laquelle on peut reprocher de sacrifier les chargeurs en donnant aux armateurs le choix de la solution laisse subsister des points obscurs. Dès le début, on peut remarquer qu'au sujet des obligations à propos desquelles il est permis d'invoquer la limitation de responsabilité, le texte donne une énumération mais pas de principe général, ce qui laisse toujours la possibilité des oublis. De plus, certains mots n'ont pas été définis et cela donnera probablement lieu à des différences d'interprétation comme l'a fait remarquer M. Haralambidis : voyage, par exemple; les mots « fait » et « faute » ont déjà amené des discussions.

Au sujet de l'estimation du navire dans le cas où un deuxième accident survient après un premier sinistre et avant l'arrivée au premier port, il faut remarquer combien est indécise l'organisation de la responsabilité. Deux ans après la signature de la convention on s'est aperçu du désaccord complet existant entre les rédacteurs du texte sur les dispositions qu'ils avaient élaborées en commun. On a fait observer à cette occasion que « les textes n'étaient pas clairs, précis, que les travaux préparatoires fournissaient des argu-

ments en faveur de solutions contradictoires ». La convention n'indique pas nettement l'influence du naufrage sur le sort des créances; on en est réduit à dégager la solution des procès-verbaux des travaux préparatoires, or la valeur de ceux-ci amènera sûrement de graves difficultés et des divergences d'interprétation quand les tribunaux nationaux seront chargés de l'application. Lorsqu'il y a avarie commune, l'estimation du navire est faite, d'après les principes généraux de l'avarie commune, au port de destination où d'interruption du voyage; ce n'est pas la solution adoptée par la convention à l'article 3, et cette différence donnera lieu, d'après certains juristes, à des difficultés, surtout lorsque les tribunaux se trouveront en présence de créanciers dont certains seulement ressortissent d'Etats contractants. Toujours au point de vue de l'évaluation de la fortune de mer, M. Lyon-Caen signale que des conflits surgiront lorsque plusieurs juridictions seront saisies, ce qui est possible, puisque la question de compétence n'a pas été réglée. On s'est demandé s'il fallait comprendre dans cette valeur les agrés et apparaux dont la convention ne parle pas. Les auteurs français concluent à l'affirmative mais le contraire ressortirait, semble-t-il, de la méthode adoptée par les rédacteurs. On peut aussi se demander comment sera respectée la règle d'après laquelle la caution, en cas de saisie, ne doit jamais dépasser la limite de responsabilité lorsque plusieurs juridictions seront saisies.

L'adoption de deux limitations de responsabilité différentes selon les créances complique singulièrement la répartition, lorsque des créanciers tirant leur droit de la même cause n'ont pas action sur le même patrimoine d'autant plus que la convention de 1926 a attribué un privilège à ceux auxquels la limitation à £8 n'est pas opposable.

La limitation forfaitaire, d'autre part, donnera lieu à des différences dans la pratique à cause des diverses manières de calculer la jauge des navires.

Enfin plusieurs points de grande importance ne sont pas prévus ou le sont par renvoi aux lois nationales: compétence, procédure, voies d'exécution, preuve des créances, mode de production des créanciers. Et surtout il faut remarquer

qu'elle ne s'applique que lorsque le navire au sujet duquel on invoque la limitation forfaitaire est ressortissant d'un Etat contractant, mais elle ne s'applique pas dans les Etats à titre de loi interne.

Quel accueil a été fait à cette convention qui, d'après certains auteurs, constituait, malgré ses défauts, un pas important dans la voie de l'unification, étant donnée la difficulté d'un accord en pareille matière.

Elle a été signée le 25 août 1924 par la Belgique, le Brésil, la Grande-Bretagne avec réserve au sujet de ses Dominions, la Roumanie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, Dantzig, le Danemark avec des réserves, la République Argentine, le Japon avec des réserves, la Hongrie, l'Esthonie, le Portugal, le royaume des Serbes-Croates-Slovènes, la Norvège, la Suède, le Chili.

Elle a été ratifiée par la Belgique avec réserve pour les colonies, le Danemark, l'Espagne, la Hongrie, le Portugal, l'Italie, la Suède, l'Islande. La première ratification ayant eu lieu le 2 juin 1930, elle est entrée en vigueur le 2 juin 1931 et par suite n'a guère eu encore d'application.

On escomptait que les pays signataires mettraient leur législation interne en harmonie avec la convention afin d'éviter la dualité de régime et ses inconvénients. Mais cette attente a été déçue. On ne peut citer que trois pays ayant, à l'heure actuelle, légiféré en ce sens : la Belgique, le Maroc et la Grèce. La première a reproduit le texte de la convention. Cependant elle n'étend pas la limite de responsabilité relative aux accidents de personnes aux rapports entre le passager et son transporteur. Le Code maritime grec de 1910 a adopté les solutions du Droit belge de 1908 sur cette question et est par conséquent assez différent de la convention. Le code marocain a suivi le projet de révision du Code français plutôt que la convention, cependant il s'en rapproche puisqu'il admet les deux modes de limitation de responsabilité, et le système de la fortune de mer en valeur. La Suède a modifié sa législation, mais attend que les ratifications se produisent, pour la mettre en vigueur.

Les autres nations se sont abstenues jusqu'ici de modifier leurs lois internes; on ne peut donc prétendre que nous soyions près de la réalisation du grand projet du Comité maritime.

II. *Le connaissement.*

La question du connaissement est celle qui suscite les luttes les plus ardentes dans le monde maritime. C'est qu'en effet ce document intéresse tous ceux qui prennent part au commerce de mer : chargeurs, armateurs, assureurs, banquiers.

L'adoption de règles uniformes dans tous les pays pour régir cette matière présenterait les plus grands avantages. Elle aurait pour effet immédiat de faire disparaître les différences de situations existant actuellement entre les chargeurs. Il s'agit là d'un domaine essentiellement contractuel, où les parties fixent elles-mêmes leurs droits et obligations. Chaque armateur a sa formule de connaissement propre, qu'il modifie à son gré lorsque la jurisprudence adopte des solutions nouvelles menaçant ses intérêts. Les chargeurs se trouvent donc placés dans des conditions différentes selon qu'ils s'adressent à une maison d'armement ou à une autre. Il faut ajouter à cela que tout ne peut être prévu par le contrat et les points restés hors de la convention sont régis par les lois nationales; mais celles-ci ne sont pas toutes semblables, et les parties sont souvent de nationalités diverses, quelle sera la législation applicable? Question qui n'est pas par tout tranchée de la même façon. De tout cela résultent pour les intéressés des incertitudes.

Beaucoup de commerçants, au cours des conférences internationales ont fait remarquer combien l'uniformité des règles du connaissement faciliterait l'usage des connaissements directs et M. Renard écrivait : « Du moment en effet que tout voyage maritime obéira à des règles uniformes, il n'y aura pas besoin de ces documents intermédiaires émanant de chaque voiturier pour fixer les conditions auxquelles il effectuera le parcours. Il n'y aura plus place que pour des reçus de bord décrivant la marchandise lors de son chargement et dégageant la responsabilité du capitaine lorsqu'elle ne corres-

pondrait plus aux énonciations du connaissement direct. Le connaissement direct est l'instrument par excellence du transport complexe, il permet de fondre dans un contrat unique une série d'opérations naturellement distinctes et de réaliser l'union directe de l'exportateur et du destinataire. Si cette unité n'est pas toujours complète, c'est à cause de la liberté présente des conventions..., mais qu'on arrive un jour prochain à établir le statut international du connaissement et cette unité sera parfaite, au moins en matière maritime... Le jour où l'individualisme juridique qui contrarie la fonction du connaissement direct aura cédé la place à une situation institutionnelle par suite de l'unification des règles du connaissement, on peut prévoir qu'il trouvera le développement qui lui manque encore dans le commerce international. »

Mais la raison pour laquelle l'unification des règles organisant le connaissement semblait au plus haut point souhaitable, était la suivante : beaucoup de juristes et de praticiens, pensaient que seule une entente internationale permettrait de fixer impérativement la responsabilité du transporteur, et de mettre fin à l'abus résultant des clauses d'exonération. On comptait, dit M. Bonnecase, pacifier le monde maritime et établir l'harmonie entre les armateurs, les chargeurs, et même les assureurs et les banquiers. Les négociants espéraient faire disparaître les clauses de négligence, les stipulations imposant un délai si bref que toute réclamation devenait impossible, celles mettant la preuve à la charge du réclamant en cas de vol, etc... La mesure étant générale, serait plus facilement acceptée, pensait-on.

Le connaissement, titre représentatif des marchandises, recouvrerait ainsi toute sa valeur que les clauses d'exonération lui avaient fait perdre. Il s'en suivrait un nouvel élan du crédit maritime. Sir Charles Haight l'indiquait à la Chambre de commerce internationale : « Des millions de dollars sont avancés chaque année par les banquiers pour assurer le transport du commerce mondial; les connaissements qui couvrent les marchandises sont leur seule garantie possible... un document leur est indispensable... qui ne soit pas un document tout hérissé de clauses d'exception qui lui enlève tout

ou partie de sa valeur... Il faut en outre que ce document soit uniforme, reconnaissable à première vue par les banquiers comme un billet de banque », et il ajoute que « jusqu'à présent ceux-ci ont été obligés d'accepter les connaissements comme des aveugles ».

Dans le même rapport, le président du Comité du connaissement de la Chambre de commerce internationale démontrait l'intérêt que présentait, pour les assureurs maritimes, une réglementation internationale de la matière. Ils ne peuvent fixer leurs prix en connaissance de cause que si les risques sont nettement déterminés; or, à l'heure actuelle ils ne savent jamais exactement quels sont les dangers qu'on leur demande de couvrir, ceux-ci variant avec les connaissements. Sir Haight prétendait que les assureurs consentiraient à se charger de n'importe quels risques s'ils étaient fixés exactement sur leurs engagements à l'avance, et il citait à l'appui de cette affirmation l'exemple des Lloyds anglais. De plus la disparition de certaines clauses de non-responsabilité permettrait de diminuer le prix de l'assurance.

Enfin, on invoquait à l'appui du mouvement en faveur de l'unification, l'avantage qu'en tireraient les armateurs eux-mêmes : plus d'égalité puisque les différences résultant de la liberté des conventions et de la concurrence d'une part, des lois et jurisprudences nationales d'autre part, disparaîtraient; plus de sécurité aussi car ils n'auraient plus à craindre de se trouver soudain mis en état d'infériorité à l'égard de leurs concurrents, par suite de lois nationales impératives réglementant la question de façons diverses.

Après la guerre, le moment paraissait spécialement favorable, car bien des pays s'apprétaient à remanier leur Droit commercial maritime.

Toutes ces raisons incitaient les corporations maritimes de tous les pays à se mettre d'accord sur une législation internationale du connaissement. Mais des difficultés ont sans cesse retardé, et retardent encore la réalisation de ce projet. La complexité de la matière est déjà un obstacle et son caractère contractuel en est un autre. Surtout le nombre d'intéressés, et l'opposition des intérêts en jeu semblent bien rendre

l'entente impossible. Le connaissance est le point sur lequel se concentre la lutte entre l'armement et le commerce maritime proprement dit; ni l'un ni l'autre ne céderont volontiers. D'autre part, certains pays font beaucoup plus de transports, d'autres plus de commerce et il est à craindre que les Etats se refusent à prendre l'engagement d'imposer à leurs nationaux des règles qui peuvent entraver le développement d'une branche d'activité nationale.

Malgré ces perspectives peu encourageantes, l'International Law Association et le Comité maritime international se mirent à l'œuvre. Il ne peut être question d'entreprendre l'étude des divergences résultant des contrats, des lois et des jurisprudences. Nous ne pouvons qu'indiquer quelques-unes des principales différences auxquelles ils se heurtèrent. Celle qui se présente d'abord est celle relative à la forme du connaissance : alors qu'à le groupe germano-scandinave n'imposait pas la rédaction du contrat, l'écrit était exigé par les législations anglo-saxonnes et celles dérivées de l'Ordonnance de 1681, encore parmi celles-ci y avait-il des divergences : la loi belge de 1879, par exemple, ne demandait pas spécialement la preuve écrite. Les mentions requises n'étaient pas absolument les mêmes, et pour certaines d'entre elles, l'importance variait : il en est ainsi notamment du numérotage des exemplaires qui, tantôt jouait un rôle important au point de vue de la délivrance, tantôt n'entrait pas en ligne de compte à ce sujet. La foi due aux énonciations, la conception même du rôle du connaissance, étaient loin d'être partout semblables : tandis qu'en Allemagne il constituait au profit du porteur un titre doué d'une valeur propre, indépendant de sa cause, en France il n'était que la constatation d'un accord antérieur dont il tirait sa valeur et ne donnait pas des droits absolus, sauf à l'égard des exceptions personnelles à l'expéditeur. Il s'ensuivait des divergences dans l'opposabilité des exceptions qui se compliquaient de celles relatives à l'admissibilité de la preuve contraire, l'organisation des preuves.

Le chargeur devait livrer au lieu et au jour fixés la marchandise convenue, mais à propos de cette obligation on devait noter quelques différences; les conséquences de son

retard variaient; certains tribunaux admettaient plus largement que d'autres le droit du négociant à substituer des marchandises à celles prévues au contrat, tantôt décidaient que le chargement lui incombait, tantôt l'imposaient à l'armateur. Il était, d'autre part, tenu au versement du fret, et celui-ci soulevait des difficultés : si l'affrèteur rompait le contrat avant le chargement, il devait verser le faux fret, d'après les législations continentales; s'il chargeait, mais seulement une quantité inférieure à celle promise, il devait le fret sur le vide, mais on déduisait quelquefois le fret des marchandises de remplacement; plusieurs pays, l'Allemagne et la Hollande notamment, bien qu'ayant adopté ces principes, admettaient des règles spéciales sur plusieurs points, et le taux du faux fret n'était pas partout le même. Le Droit anglo-saxon, au contraire, ne connaissait ni le demi-fret, ni le fret sur le vide, le Droit commun s'appliquait et l'armateur recevait des dommages-intérêts fixés par les tribunaux d'après les circonstances.

Si la cargaison était vendue en cours de route pour les besoins du navire, le fret entier était dû, cependant, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, la Hollande n'admettaient qu'un fret de distance en cas de perte du navire postérieurement; le fret est également dû en entier si la cargaison était vendue à cause de son état d'avarie. Au contraire, l'Angleterre, consacrant le principe de l'indivisibilité du fret, décidait que rien n'était dû au transporteur dans ces deux cas.

Lorsque le navire se perdait en cours de route et que les marchandises étaient sauvées, comme lorsque le navire était condamné et les marchandises réexpédiées, la plupart des législations continentales admettaient le fret de distance; l'Allemagne et les pays scandinaves concédaient un fret d'équité; l'Angleterre, les Etats-Unis et la Belgique, au contraire, refusaient le fret, les pays anglo-saxons accordaient cependant des dommages-intérêts dans certains cas, la Belgique une indemnité lorsque le capitaine avait concouru au rachat ou au sauvetage des marchandises. La réexpédition des marchandises qui était seulement une faculté pour le

fréteur, dans certains pays était une obligation dans d'autres, et les conséquences de cet acte sur le fret étaient différentes selon les législations. La détermination de la personne tenue de verser le fret après acceptation des marchandises, le droit de rétention sur la marchandise au cas où il ne serait pas payé, entraînaient également des divergences.

Une autre obligation du chargeur donnait lieu à de vives controverses : il était tenu de charger et décharger dans des délais déterminés, et d'ailleurs variables selon les ports. Certains pays comptaient ces délais, les *staries*, par jours ouvrables, d'autre par jours courants. Lorsque le temps ainsi concédé était épuisé, un autre s'ouvrait, celui des *surestaries* qui donnait lieu au versement d'une certaine somme au profit de l'armateur : cette somme était considérée en France, en Angleterre, en Allemagne et dans beaucoup d'autres pays, comme un supplément de fret. En Belgique, au contraire, on y voyait des dommages-intérêts. Il en résultait des différences au sujet de l'exigibilité, de l'abandon du navire et du fret, de la garantie qui en assurait le versement.

La première obligation incombant à l'armateur était de fournir le navire désigné en bon état de navigabilité; la navigabilité était, dans tous les pays, appréciée *in concreto*, cependant on pouvait relever des différences entre les législations. D'après l'article 297 du Code de commerce français l'armateur était tenu non pas de faire ses efforts pour que le bâtiment réunisse les conditions voulues, mais bien de procurer un navire apte à faire l'expédition projetée, et il était responsable même des vices cachés; on était en présence d'une véritable garantie; mais la jurisprudence se montrait moins sévère, et se basant sur l'idée de faute admettait une solution assez voisine de celle consacrée par l'article 559 du Code allemand qui exonérait l'armateur si « le vice n'était pas perceptible malgré les soins d'un armateur diligent »; les tribunaux allemands appréciaient le caractère du vice eu égard aux circonstances et tendaient à donner aux certificats de visite, surtout ceux émanant des sociétés de classification, une valeur qu'ils n'avaient pas dans les autres pays. Les

codes scandinaves étaient plus sévères pour l'armateur, ils se plaçaient pour décider qu'un vice était impossible à découvrir à un point de vue abstrait, et exigeaient que la défectuosité n'ait pu être découverte par un armateur « très diligent ».

L'Angleterre et les Etats-Unis ne distinguaient pas, en principe, les vices cachés des vices apparents. Pour les Etats-Unis, la Cour suprême déclarait que « l'armateur devait établir non seulement qu'il a fait tout ce qui dépendait de lui pour rendre le navire navigable, mais encore que celui-ci était réellement en état de supporter les périls de mer. Les juges anglais, pour juger de *l'unseaworthiness* posaient aux experts la question : « Est-ce qu'un armateur soigneux, s'il avait connu le vice, aurait exigé qu'il y soit remédié avant le départ? » Et sur réponse affirmative concluaient à l'innavigabilité.

L'armateur était tenu de recevoir la marchandise au jour et au lieu convenu, de charger, d'arrimer. Le moment où le Droit maritime commençait à régir le sort de la marchandise donnait lieu à des jurisprudences divergentes, comme celui où il cessait de la régir par suite des différentes interprétations données au mot transport de marchandises. Les règles en matière d'arrimage variaient d'un port à l'autre.

Au cours du voyage, des incidents se produisaient, par exemple un déroutement, les conséquences n'étaient pas partout les mêmes, ainsi : en France, il n'entraînait responsabilité à la charge de l'armateur que s'il avait causé un dommage pour la cargaison; en Angleterre, il faisait disparaître le contrat d'affrètement et transformait l'armateur en un « common carrier » soumis à une responsabilité particulièrement lourde.

Le capitaine devait soigner la marchandise. Il agissait à leur endroit tantôt comme représentant des chargeurs, dans les pays scandinaves par exemple, tantôt à titre de représentant de l'armateur seulement, ainsi en était-il en France; aussi l'étendue de ses droits de gestion, son indépendance vis-à-vis des propriétaires de cargaisons changeaient selon les législations.

A l'arrivée, il devait opérer la délivrance, mais ses obligations et sa responsabilité à cet égard, les droits du destinataire, les règles en cas de conflits entre porteurs de connaissements variaient avec les pays.

Partout le principe admis était que le transporteur devait délivrer les marchandises qu'il avait reçues, au lieu et au jour convenus, dans l'état indiqué au connaissement. Mais dans toutes les législations on trouvait des cas d'exonération de responsabilité pour les manquants et avaries, seulement ces cas n'étaient pas les mêmes pour les différents codes maritimes. En France on ne trouvait guère que celui prévu par l'article 217 du Code de commerce concernant les délits et déprédations commis par les équipages et gens de mer sur les navires équipés en guerre et celle résultant de la loi du 11 décembre 1906, qui affranchissait l'armateur de la responsabilité du fait des préposés, lorsqu'un membre de l'équipage avait causé à un participant un dommage donnant lieu à indemnité, si cet armateur versait sa contribution à la caisse des gens de mer. Le Code chilien déclarait le transporteur irresponsable quand les faits accomplis par le capitaine constituaient une infraction aux obligations que, pour des raisons d'ordre public, la loi lui imposait en qualité de chef de l'expédition. Les Codes argentin, péruvien et mexicain libéraient l'armateur en cas d'abus ou d'excès du capitaine ou de l'équipage.

En Angleterre, le Merchant Shipping Act de 1894 déclarait l'armateur irresponsable si la faute du capitaine ou de l'équipage avait causé des incendies à bord, détruisant ou endommageant la cargaison, pourvu qu'il n'y ait pas faute personnelle ou complicité de l'armateur et lorsqu'il y avait eu détournement de matières ou pierres précieuses et de bijoux si la nature ou la valeur de ces objets n'avaient pas été déclarées au propriétaire du navire par écrit ou au connaissement. En Allemagne nous trouvons les mêmes règles au sujet des matières précieuses, bijoux, etc...

La législation la plus complète et la plus intéressante sur cette question était celle des Etats-Unis, en dehors des deux

cas prévus aux statuts révisés et semblables à ceux indiqués par le Merchant Shipping Act : l'armateur qui faisait « due diligence » avant le départ et n'avait commis aucune faute personnelle, n'était pas responsable des pertes ou avaries résultant des fautes ou erreurs commises « in navigation or in the management of the ship ». Il faut entendre par là les fautes nautiques proprement dites, ainsi que les faits qui se rattachent au navire et non à la cargaison, contribuent à la bonne marche du navire, sans être de la direction nautique proprement dite.

L'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande avaient adopté les principes mis en honneur par les Etats-Unis.

Plus intéressantes que les divergences concernant la responsabilité légale, sont celles relatives aux clauses de non-responsabilité.

La France avait admis la validité des clauses d'irresponsabilité et de limitation de responsabilité, cependant certains tribunaux résistèrent avec énergie et la Cour de cassation a parfois hésité; malgré cela on peut dire que la jurisprudence admettait la négligence clause pour les fautes intentionnelles ou non-intentionnelles du capitaine et de l'équipage et même pour les fautes commises par l'armateur s'il s'agissait d'actes rentrant dans les fonctions du capitaine; mais, les fautes et erreurs des préposés terrestres n'étaient pas, en théorie, couvertes par cette clause, et, comme dans tous les pays, elle n'était pas applicable si l'armateur avait retiré un profit de la faute. Lorsqu'un dommage était établi, la faute du capitaine était présumée et l'armateur n'avait pas à en faire la preuve. D'autre part, l'armateur pouvait insérer une clause relative à ses fautes personnelles, mais le seul résultat était le renversement de la preuve. Les nombreuses dispositions libérant l'armateur au cas où la perte provenait de certaines causes, ou celles visant certains dommages étaient valables, mais elles renversaient seulement la charge de la preuve, ce qui, en fait, aboutissait généralement à l'irresponsabilité. Les mêmes principes étaient suivis en Egypte. En Belgique, clauses limitatives et clauses d'exonération

étaient admises, hors le cas de dol de l'armateur, quelle que fût la cause de la perte, mais le transporteur devait établir origine du dommage pour que l'idée de dol personnel n'empêche pas la clause de jouer.

La jurisprudence italienne après beaucoup d'hésitations semblait admettre la négligence-clause, et étendait son effet même aux agents terrestres de l'armateur. D'après M. Dor, elle distinguait nettement les clauses limitatives des clauses d'exonération. Ces dernières, comme les clauses de limitation pure et simple étaient valables, mais tombaient devant la preuve du dol ou de la faute grave résultant de la disparition inexpliquée de la marchandise, ou du vol commis à bord par les préposés. La preuve était mise, par certaines décisions à la charge du réclamant, d'autres jugements intervinrent en sens contraire. Les clauses limitant la responsabilité, sauf déclaration de valeur et paiement du surfret semblaient avoir une efficacité absolue, mais la jurisprudence n'était pas unanime.

En Allemagne, la clause de négligence était admise mais elle ne valait pas pour les préposés terrestres. Les stipulations de responsabilité limitée l'étaient également, mais d'après Cosak elles tombaient devant la preuve de la faute commise par l'armateur, ou par les préposés dont il était responsable.

Les tribunaux anglais s'étaient montrés très larges dans l'admission des clauses d'exonération et de limitation de responsabilité et elle leur attribuait une efficacité presque complète même au cas de disparition inexpliquée des colis et de faute de l'armateur bien établie. L'Angleterre consacrait ainsi son respect de la liberté des conventions. Mais l'innavigabilité du navire au départ et le déroutement leur enlevait toute valeur.

Contrairement aux législations européennes, la législation des Etats-Unis interdisait les clauses tendant à supprimer ou diminuer la responsabilité de l'armateur pour ses propres fautes parmi lesquelles la jurisprudence comptait le choix défectueux d'un capitaine ou les fautes commerciales de ses préposés. Cependant, d'après MM. Dor et Choteau, la clause

limitative de responsabilité était admise par les tribunaux américains sans restriction même en cas de faute lourde ou dol des préposés lorsqu'elle était corrélative à une diminution du fret et combinée avec la faculté pour le chargeur d'obtenir une indemnisation totale en payant un surfret.

Ces dispositions avaient inspiré la législation de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada.

Le Code du Japon annulait toute clause exonérant l'armateur de sa responsabilité pour le dommage causé par sa faute, ou la faute grave « d'un marin ou d'un autre préposé, ou par l'innavigabilité du navire ».

Le Maroc interdisait et sanctionnait pénalement toute clause « ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de compétence ou de renverser la charge de la preuve ». Cette règle était d'ordre public; cependant on admettait la validité de la clause d'exonération pour fautes nautiques du capitaine.

En dehors de ces divergences profondes de législations, il faut noter que les clauses, même admises par beaucoup de pays étaient parfois interprétées de façons différentes : il n'en faut citer pour preuve que la clause poids et quantités inconnus.

L'unification du droit du connaissement présentait donc de grandes difficultés, cependant les associations maritimes internationales s'efforcèrent d'y parvenir pendant un quart de siècle.

Le Comité maritime international fut saisi de la question dès 1905 à Liverpool. La Conférence de Venise nomma une commission qui réunie à Paris prépara un avant-projet. La Conférence de Brême vota une résolution relative au fret de distance. La Commission de Londres et la Conférence de Copenhague de 1913 s'occupèrent ensuite de la matière, mais c'est surtout le fret qui retint leur attention.

Jusqu'à la guerre, ce qui provoquait le plus de discussions et préoccupait le plus les partisans de l'unification, à propos des connaissements, c'était le principe de la liberté du consente-

ment et de l'adhésion du chargeur. Depuis lors, la protection des chargeurs et de leur crédit est passée au premier plan. Des pays ont légiféré en ce sens, les jurisprudences nationales, en France et en Italie par exemple, se sont montrées moins fermes en matière de clause de non-responsabilité.

Après la guerre divers organismes s'occupant du commerce international étudièrent la question : la Conférence parlementaire internationale du commerce en 1920, puis la Chambre de commerce internationale en 1921 se déclarèrent favorables à une entente internationale. Le Comité maritime international, en 1921 à Anvers, étudia le projet de l'Association française de droit maritime, inspiré du Harter Act. Enfin l'International Law Association, à la Conférence de La Haye 1921 a voté les Règles de La Haye 1921 qui ne s'imposent que par leur adoption contractuelle. Sans doute l'article III déclare nulle toute clause tendant, contrairement aux Règles, à diminuer la responsabilité du transporteur, mais en somme, la volonté des parties reste libre d'adopter ou non et de modifier le texte.

Les Règles devaient être mises en application rapidement, mais en réalité chaque pays retarda l'adoption, et les modifications apportées par la Conférence de l'International Law Association de Buenos-Ayres n'activèrent pas le mouvement.

Le Comité Maritime International se saisit de la question à la Conférence de Londres de 1922 et la Conférence diplomatique de Bruxelles de la même année vota les « Bases » d'une Convention reproduisant à peu de choses près les Règles de 1921. Quelques difficultés subsistant encore, la Commission de Bruxelles procéda à de nouvelles modifications et la Convention fut signée le 25 août 1924 sous le titre « Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » et est entrée en vigueur le 2 juin 1931.

L'étendue d'application de ce texte est assez restreinte : il ne concerne que le connaissance et non l'affrètement tout entier, l'article 1 et l'article 5 § 2 l'indiquent nettement et

excluent la charte-partie. On s'est conformé là au droit anglais et aux usages suivis ailleurs qui distinguent les deux sortes de conventions : Cette différence de traitement a sa raison dans le but poursuivi par les auteurs du texte : protection du chargeur et du crédit maritime. En effet, d'une part les chartes-parties ne peuvent donner lieu à des opérations sur marchandises embarquées, et d'autre part, celui qui procède à un affrètement total ou partiel du navire, prend connaissance des clauses et les discute avant de donner sa signature. Il est donc logique que la charte-partie reste en dehors de la Convention, mais il n'en est pas de même des connaissements créés sous l'empire de la charte-partie, qui sont soumis aux prescriptions de la Convention de Bruxelles. Cette disposition se concilie mal avec la législation française dans laquelle la rédaction d'un connaissement est toujours exigée, même lorsqu'une charte-partie a été dressée.

La Convention s'applique à toutes les marchandises, « biens objets, marchandises et articles de nature quelconque ». Cependant sont hors de son domaine les contrats de transports qui ne sont pas « des opérations commerciales ordinaires » et portant sur des marchandises « qui ne sont pas des cargaisons commerciales ordinaires ». Les auteurs de l'article ont eu en vue « les chargements où le caractère ou la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes, les conditions auxquelles le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale ». Mais aucune liste n'a été donnée, et pas davantage les caractères précis que doivent présenter ces transports. Lorsqu'un transport rentre dans la catégorie visée à l'article 6, les règles de la Convention cessent de s'appliquer, et l'accord intervenu entre les parties développe tous ses effets à condition qu'aucun connaissement n'ait été émis et qu'il soit seulement dressé un titre constatant les conditions de l'accord et la remise des marchandises, titre non négociable et indiquant nettement son caractère spécial. D'autre part, selon ce texte, les stipulations relatives à la navigabilité du navire effectuant ces transports ne sont valables qu'autant qu'elles ne sont pas contraires à

l'ordre public; il était inutile d'ailleurs de le spécifier car il y a là l'application d'un principe admis pour toutes les clauses et dans tous les pays. La Convention indique expressément deux sortes de marchandises auxquelles elle ne s'applique pas : les animaux vivants et les cargaisons chargées en fait sur le pont et indiquées comme telles au connaissement à cause des risques particuliers de leur transport.

Mais elle se montre au contraire très compréhensive en ce qui concerne les bâtiments puisqu'elle joue pour tous ceux qui transportent des marchandises par mer, aussi bien les tramps que les liners malgré les tentatives faites par les pays scandinaves pour obtenir une exception pour les premiers.

Cependant le protocole de clôture a permis de restreindre la sphère du traité en ce qui concerne le cabotage national : les Etats peuvent déclarer que les règles internationales lui seront inapplicables quelle que soit la nature des cargaisons, pourvu qu'il n'ait pas été émis de titre négociable.

Enfin la Convention délimite ce qu'elle entend par « transport » elle ne s'applique, en somme, que « de palan à palan ». Les opérations antérieures au chargement et postérieures au déchargement obéissent aux lois nationales qui peuvent leur étendre le texte de la Convention. Cette scission est basée sur l'idée que certaines de ces opérations se passant sur mer doivent être soumises à la réglementation internationale, tandis que les autres étant effectuées sur le territoire d'un Etat, il est normal qu'elles soient régies par ses lois. D'ailleurs on tendait, en la consacrant à faciliter la signature de la Convention. Enfin celle-ci détermine son domaine d'application au point de vue international. L'article 10 décide qu'elle s'étend à « tout connaissement créé dans un des Etats contractants ». Mais ce texte semble lui donner une étendue plus grande que celle qu'elle a en réalité. En effet si on le prenait au pied de la lettre, les lois internes perdraient leur autorité dans les pays contractants. Or il n'en est rien. La Convention n'intervient que lorsque toutes les parties ne sont pas de même nationalité ou n'appartiennent pas au pays dans lequel l'exécution doit avoir lieu et duquel dépend le tribunal saisi. Mais

lorsque le juge, le réclamant et le défendeur sont sujets d'un même Etat, la loi de celui-ci conserve toute sa force. Cependant, étant donné l'état actuel du commerce par mer la portée du texte à cet égard semble très vaste. Dans le domaine ainsi fixé la Convention détermine les droits et obligations des parties. L'article 2 indique les opérations à propos desquelles elle organise la responsabilité du transporteur : chargement, manutention, arrimage, transport, garde, soins et déchargement.

Pour tout ce qui concerne la navigabilité, l'armateur doit procurer une diligence raisonnable ; il n'est pas astreint à fournir au chargeur une situation objective, mais seulement son fait. On s'est inspiré pour cette disposition de l'idée consacrée par le Harter Act et par la jurisprudence anglo-saxonne valident les clauses d'irresponsabilité en cas d'innavigabilité au départ si l'armateur a fait due diligence. C'est donc seulement son zèle que le transporteur promet au sujet de la navigabilité, l'armement, l'équipement, l'approvisionnement, mise en état des parties du navire destinées aux marchandises. Il s'agit ici non d'une diligence exceptionnelle, mais de celle que doit apporter à l'expédition tout armateur soigneux, ce qui correspond en France à l'idée de « bon père de famille ». Il y a donc là pour le juge une liberté d'appréciation que n'impliquait pas notre Code de commerce.

La navigabilité qu'il s'agit de procurer est appréciée *in concreto*, eu égard au voyage à accomplir et aux marchandises à transporter. Mais il suffit pour que l'armateur ait satisfait à son obligation qu'elle ait existé avant le départ et au moment du départ, peu importe qu'elle ait disparu au cours du voyage. Au contraire il ressort des procès-verbaux de la Conférence que c'est un devoir absolu qui incombe au fréteur, en ce qui concerne le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins en cours de route et le déchargement. Obligation dont la portée est d'ailleurs bien atténuée par les cas d'exonération admis ensuite par le texte.

Le transporteur sera donc irresponsable dès qu'il aura établi sa due diligence en ce qui concerne la mise en état du navire

et « la façon appropriée et soigneuse » dont il a procédé au chargement, manutention etc... si des dommages ont résulté pour le chargeur de ces opérations.

Il l'est également de ceux ayant leur origine dans des actes de négligence ou faute du capitaine et de ses préposés « *in navigation or in the management of the ship* ». Le texte ne distingue donc pas entre les préposés terrestres et maritimes et édicte la même irresponsabilité pour tous. Mais il ne l'accorde que pour les fautes nautiques consacrant la distinction entre celles-ci et les fautes commerciales, solution inspirée du Harter Act.

Le transporteur bénéficie de la même exonération dans un certain nombre de cas qu'il énumère conformément au système des « cas exceptés » : les uns correspondent à ce que nous appelons les cas fortuits et de force majeure : *Acts of God*, faits de guerre, faits d'ennemis publics, arrêt par l'autorité publique, quarantaine, grève, lock-outs, arrêts, entraves au travail, émeutes ou troubles civils, incendies, périls et accidents de mer ou d'autres eaux navigables, mais le caractère fortuit ou de force majeure n'est pas expressément exigé par le texte, sauf pour l'incendie; il est nettement exclu pour la grève. D'autres sont la conséquence d'une faute du chargeur ou de ses agents, ou du vice de la marchandise, notamment l'insuffisance d'emballage, de marques, la freinte, en volume ou en poids. D'autres enfin proviennent du fait du transporteur : vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable, sauvetage ou tentative de sauvetage en mer.

Pour tous ces « cas exceptés » le protocole de la Convention a réservé expressément aux législations nationales la faculté de permettre à leurs ressortissants d'obtenir réparation du préjudice subi à condition d'établir que la cause invoquée par le transporteur se combinait avec une faute de celui-ci ou de ses préposés, mais il sera souvent difficile aux propriétaires de cargaisons de faire cette preuve.

Enfin le transporteur est irresponsable des pertes ou dommages résultant « de toute autre cause ne provenant pas de

son fait ou de sa faute, du fait ou de la faute de ses préposés », à condition d'établir que le dommage n'est imputable ni à lui ni à ses préposés. Il ne l'est pas davantage des déroutements raisonnables, sauvetages et tentatives de sauvetage en mer.

Une disposition spéciale vise les marchandises inflammables, explosibles ou dangereuses que l'armateur ou son agent pourrait débarquer, détruire ou rendre inoffensives, sans indemnité, à tout moment si elles n'ont pas fait l'objet d'une déclaration spéciale lors de l'embarquement, et seulement lorsqu'elles deviennent un danger si elles ont fait l'objet d'une déclaration. Dans le premier cas, le chargeur devrait réparer tout dommage ou dépense résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Dans le deuxième cas, il obtiendrait une indemnité d'avarie commune si le sacrifice réunissait les conditions requises et l'armateur serait responsable du préjudice occasionné par ce transport au reste de la cargaison.

A la base de la responsabilité du transporteur se trouve le connaissement qu'il est tenu de délivrer sur la demande de l'expéditeur après réception des marchandises. La Convention admet la validité du connaissement « reçu pour embarquement » mais permet au chargeur d'exiger après l'embarquement un connaissement « embarqué » par une modification du premier ou la création d'un deuxième document contre restitution de celui qu'il détenait. Après de longues discussions il a été décidé que ce titre fait foi jusqu'à preuve contraire de la réception des marchandises par l'armateur dans l'état qui y est indiqué. Le texte énumère les mentions qu'il doit contenir; il doit porter notamment tous les renseignements nécessaires à l'identification des marchandises, la détermination de leur nombre, quantité, poids, conditionnement et ces indications font foi jusqu'à preuve contraire. Mais il a été convenu que l'armateur n'était obligé d'insérer que les marques principales et non toutes celles portées sur les marchandises. On se fixe pour dresser le connaissement en ce qui concerne le nombre, quantité, poids, à la déclaration écrite

et préalable à la livraison imposée du chargeur qui est censé en avoir garanti l'exactitude lors du chargement et serait responsable des dommages résultant, pour l'armateur, de ses inexactitudes; mais ce droit à indemnité laisse entière la responsabilité de celui-ci à l'égard des tiers. Si l'expéditeur avait fait sciemment des déclarations fausses, l'armateur ne pourrait être en aucune façon recherché pour le préjudice subi à leur occasion et cela, que la valeur déclarée ait été supérieure ou inférieure à la valeur réelle, que la fausse déclaration ait eu ou non une influence sur la perte, qu'elle ait causé ou non un préjudice au transporteur. Peut-être faut-il voir dans cette disposition l'idée de peine privée destinée à assurer le respect de la moralité et de la bonne foi dans les contrats. L'armateur est cependant affranchi de l'obligation de porter au connaissement les marques, poids, nombre, quantité reçus s'il n'a pas eu les moyens raisonnables de procéder à la vérification et surtout s'il a des raisons sérieuses de douter de la véracité des affirmations du chargeur.

La Convention accordant expressément au transporteur le bénéfice de l'irresponsabilité dans des cas si nombreux lui interdit les causes d'exonération qui viendraient détruire les obligations restant à sa charge et la valeur du connaissement « toute clause, convention ou accord exonérant le transporteur ou le navire, de responsabilité pour perte ou dommage concernant les marchandises provenant de la négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans cet article ou atténuant la responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle, non avenue et sans effet ». Par cette disposition, se trouvent interdites, semble-t-il, toutes les clauses dont l'usage s'était généralisé et dont on a un exemple dans le connaissement de sortie de France 1913 qui mettaient les négociants à la merci de l'armement et enlevaient toute valeur au titre représentatif des marchandises. Comme dans le Harter Act, le frèteur se trouve dégagé de toute responsabilité pour les fautes nautiques, mais engagé par toutes les fautes commerciales de ses préposés. Seule la clause, poids, quantité inconnue, etc, conserve quelque valeur:

elle a encore pour effet, semble-t-il, d'exonérer l'armateur de sa responsabilité s'il établit qu'il n'avait pas le moyen raisonnable de vérifier les indications données par le négociant ou qu'il avait de bonnes raisons de douter de leur véracité.

Sont également défendues les clauses limitant la responsabilité de l'armateur à un chiffre inférieur au taux fixé par la Convention, en un mot toutes celles tendant indirectement à la supprimer ou restreindre au delà des termes du texte international. Il lui est au contraire permis d'accroître des charges pesant sur lui à condition que l'accord intervenu à ce sujet soit inséré dans le connaissement.

Mais dans les cas où l'armateur est déclaré responsable par la Convention, il est protégé par la limitation légale de responsabilité : le chargeur ne peut lui réclamer une somme supérieure à la valeur or de £ 100 par colis. La conversion de cette valeur en monnaie nationale est faite par les lois particulières ou à défaut au cours du change au port de débarquement, au jour de l'arrivée du navire. Cette limite est un maximum : le chargeur établit le montant de la perte ou du dommage ; si celui-ci est inférieur à £ 100, le chargeur est indemnisé intégralement ; au cas contraire il reçoit seulement £ 100. Le connaissement peut fixer une limite plus élevée, mais jamais une limite moindre. Il faut d'ailleurs combiner ce maximum avec la limitation générale de responsabilité édictée par chaque législation nationale que la Convention maintient expressément.

Le propriétaire des marchandises pourrait se ménager le droit d'obtenir une réparation intégrale du dommage en déclarant la valeur de l'objet dans le connaissement, mais l'armateur conserverait le droit de faire la preuve que les marchandises n'ont pas la valeur indiquée. Si le chargeur avait fait sciemment une déclaration de valeur inexacte, inférieure ou supérieure à la réalité, le transporteur serait complètement exonéré de sa responsabilité.

Enfin, la Convention limite cette responsabilité dans sa durée et détermine les protestations et la prescription.

Aucune protestation n'est exigée s'il y a eu constatation

contradictoire du nombre des colis et de l'état de la marchandise. Au cas contraire, une protestation écrite doit être adressée au plus tard au moment de l'enlèvement si les pertes et dommages sont apparents, faute de quoi l'enlèvement sera considéré comme constituant une présomption jusqu'à preuve contraire que les marchandises livrées correspondent bien aux indications du connaissement pour leur quantité et leur état. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, le délai de réclamation est porté à trois jours. La protestation du réceptionnaire doit être suivie de l'introduction de l'action dans l'année qui suit le jour de la délivrance, ou bien du jour où celle-ci aurait dû être effectuée.

Les dispositions de la Convention sont d'ordre public. Ses auteurs avaient surtout pour but la suppression des clauses d'irresponsabilité et pour la faire admettre par le transporteur, ils ont adopté la limitation de sa responsabilité et de nombreux cas d'exonération; afin d'empêcher que cet équilibre soit rompu, ils ont interdit toute clause contraire. Mais on peut se demander si la Convention atteint bien son but. Il est à craindre que les exceptions étant si nombreuses, on se trouve plus souvent sous leur empire que sous celui de la règle générale et que le chargeur soit encore trop souvent sacrifié. Il y a là, d'après M. Ripert, un partage des risques entre le transporteur et le propriétaire de la cargaison, la consécration d'un système bien différent de celui adopté par le transport terrestre et une persistance du particularisme de droit maritime.

Les juristes du continent sont d'accord pour critiquer la forme, conséquence de l'idée d'adoption contractuelle qui a présidé à la première rédaction : le texte est en somme un connaissement et ne ressemble pas à une loi. Ce qui est plus grave c'est qu'elle manque parfois de clarté; on sera obligé sans doute de se reporter aux travaux préparatoires pour en éclairer le sens, mais ceux-ci ne sont pas toujours très nets et des divergences d'interprétation pourront en résulter ainsi que des procès. On a adopté le système anglais : énumération de cas concrets, ce qui laisse place à des oublis et, pour

l'avenir, des hésitations, des solutions opposées pour les litiges imprévus.

Les juristes continentaux ont fait remarquer, dès le début, que ces règles ne pourraient être transportées sans modification dans le droit interne de leur pays, et la Conférence a reconnu aux législateurs le droit de les « adapter », ce qui constitue un danger grave car le mode d'expression influe souvent sur le fond du droit, et il est à craindre que lorsque chaque pays lui aura fait subir les améliorations qu'il estime opportunes, on se trouve en présence de textes assez différents.

De plus, on fait intervenir, en leur donnant une importance de premier ordre, des notions dont le sens est très variable : celle de l'ordre public par exemple. Certains termes comme *due diligence*, faute « *in the navigation or in the management* » n'ont pas d'équivalent dans toutes les langues et leur traduction donnera vraisemblablement lieu à des interprétations différentes.

Enfin bien des intéressés sont d'accord pour regretter le recours au législateur et à la contrainte dans une matière essentiellement contractuelle et qu'il aurait été préférable, d'après eux, d'abandonner à la loi de l'offre et de la demande.

A côté de ces critiques d'ordre général on pourrait en formuler quelques autres : à propos de la disposition relative aux transports qui ne sont pas des « opérations commerciales ordinaires » et portent sur des marchandises qui ne sont pas « des cargaisons commerciales ordinaires », on se demande si le texte exige les deux conditions ou vise deux situations différentes; les indications données sont bien vagues et l'appréciation du juge sera, en fait, décisive, ce qui amènera sans doute des divergences. La distinction entre les fautes commerciales et les fautes nautiques demeurent très difficiles à faire et susceptibles de créer des difficultés. L'influence de la faute à l'origine des « cas exceptés » n'est pas nettement déterminée. La scission introduite dans les opérations d'un transport qui apparaît en fait comme un tout, soumettant la responsabilité tantôt au texte international,

tantôt aux lois nationales, entraînera des complications, et on se demande quelle solution devra être adoptée lorsqu'on ne saura pas exactement à quel moment le dommage s'est produit.

On a aussi critiqué le chiffre adopté comme maximum légal de responsabilité, chiffre tantôt trop fort, tantôt trop faible, selon les marchandises, et l'adoption même d'une limitation.

Enfin, la Convention s'applique à des groupes spéciaux d'armateurs et chargeurs à la situation desquels elle est mal adaptée, par exemple ceux effectuant des transports de bois, charbons, blés. La résistance des armateurs effectuant des transports de chargements en vrac et celle des armateurs de tramps prouve combien elle les satisfait peu.

A cause de ces défauts, et malgré les espoirs que l'on avait fondés sur elle, la Convention n'a pas suscité l'enthousiasme que l'on avait espéré.

Elle a été signée par la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne avec des réserves, l'Italie, le Japon avec des réserves, la Pologne et Dantzig, la Hongrie, l'Esthonie, le royaume des Serbes-Croates-Slo-vènes, le Chili et la Roumanie.

Les ratifications déposées sont celles de la Grande-Bretagne, l'Irlande, certaines colonies, protectorat et territoires anglais, la Belgique, sauf le Congo, l'Espagne, la Hongrie.

Mais les modifications des législations nationales tendant à mettre celles-ci en harmonie avec la Convention sont bien lentes à se produire. L'Angleterre a reproduit le texte de Bruxelles dans le Carriage of goods by sea Act 1924. La Belgique a aussi adopté la Convention comme loi interne le 11 janvier 1929. Des projets de lois sont déposés dans ce sens aux Etats-Unis, en Nouvelle-Zélande, en Australie et en Grèce, mais ils ne reproduisent pas toujours absolument l'accord. En France, le ministère de la Marine marchande a mis sur pied un projet qui suit assez fidèlement l'esprit de la Convention, mais il semble qu'il n'est pas près de recevoir la consécration du législateur et il se heurte à la proposition de M. Roux Fraissinencq.

Ce qui est plus grave encore c'est que certains pays ont

réformé ou même ont créé leur législation maritime sans adopter les règles votées à Bruxelles : c'est ce qui s'est passé en Hollande et en Chine.

Aussi est-on fondé à dire avec M. Bonnecase que nous sommes encore loin de posséder une législation internationale du connaissance.

III. — *Les privilèges et hypothèques*

Le problème de l'organisation des droits réels portant sur le navire a été inscrit pour la première fois en 1902 au programme des grandes conférences réunies pour travailler à l'unification internationale du droit maritime.

« Un intérêt mondial, a écrit M. Lefebvre, s'attache à l'avènement d'une loi unique de sauvegarde de droits identiques partout dans leur origine, mais dont la partie, l'étendue, les conséquences diffèrent au gré des frontières nationales, alors cependant que le gigantesque effort des transactions commerciales interocéaniques a surtout besoin de certitude. »

La situation des créanciers du navire est en effet soumise à des risques très graves. La fonction essentielle du navire étant, comme le constate M^e Barbey, d'être sans cesse en circulation dans les mers, il échappe sans cesse au créancier. Le bénéficiaire de l'hypothèque voit la valeur de son gage appréciée selon les ports dans lesquels le bâtiment se trouve tantôt d'après la *lex rei sitae*, tantôt d'après la loi du pavillon, tantôt d'après une combinaison des deux ; la saisie, la vente et la distribution du prix sont soumises à des dispositions différentes. Le créancier a donc à craindre d'une part les hasards de la navigation qui peuvent entraîner le navire dans les pays les plus divers, d'autre part l'ingéniosité de l'armateur et de son capitaine qui peuvent provoquer la liquidation de la fortune de mer dans des nations dont la législation est favorable à ses intérêts et nuisible à ceux du créancier. Il court le danger de voir l'étendue de son gage

diminuée, le rang dans lequel il vient en partage modifié à son détriment, peut-être même son droit complètement méconnu parce qu'il n'a pas rempli les formalités exigées par la loi du lieu de distribution; et il n'a souvent pas de moyen d'empêcher cette menace de se réaliser, car il ne peut prévoir quels sont les ports où le navire abordera. Il peut aussi craindre les aliénations en pays étranger et leurs conséquences à son égard.

Les divergences de législations en matière de privilège ne sont pas moins choquantes. Un créancier privilégié, par exemple le créancier pour fournitures et réparations, qui vient en bon rang dans son propre pays, se voit primé par beaucoup d'autres, ou même tout à fait sans privilège lorsque la vente du navire est effectuée dans un autre Etat, souvent il se trouve évincé par d'autres privilèges qu'il ne pouvait connaître, car ils étaient occultes. Il en résulte des inégalités contraires à une saine conception du droit, et une insécurité dangereuse pour le crédit maritime.

Celui-ci aurait donc beaucoup à gagner à l'unification du Droit maritime et il pourrait en résulter un accroissement des prêts.

Cette transformation ne saurait manquer d'avoir une répercussion considérable sur la situation des armateurs. Ils trouveraient bien plus aisément le crédit qui leur est nécessaire si les prêteurs étaient à même de connaître plus exactement leurs droits et se trouvaient mieux protégés contre les hasards et l'habileté.

L'unité internationale de la législation sur les droits réels si souhaitable pour toutes ces raisons, semblait réalisable car il s'agit là d'une matière de droit écrit et pour partie nouvellement apparue; on n'a donc moins que dans d'autres domaines à craindre de se heurter à des usages nationaux séculaires auxquels les peuples ne renoncent pas volontiers; les juristes sont généralement d'avis comme M. Lefebvre, que « le fond même de la législation des nations n'est pas intéressé à ce débat ». Ces motifs ont amené le Comité maritime international à travailler à l'unification du droit des pri-

vilèges et hypothèques sur les navires. Avant de nous demander quel résultat elle a obtenu, nous chercherons quelles sont les principales divergences des lois auxquelles elle s'est heurtée.

Les moins importantes sont celles relatives à l'hypothèque : partout l'engagement conventionnel des navires est admis. Mais l'organisation n'est pas partout la même. Beaucoup de pays ayant égard au caractère spécial des navires qui, bien que meubles, ressemblent sous bien des rapports à des immeubles ont adopté un système inspiré de celui en vigueur pour l'hypothèque terrestre. Il en est ainsi en France, en Belgique, en Portugal, en Italie, en République Argentine, en Espagne, en Danemark, Suède, Norvège, en Grèce, à Monaco, en Irlande, au Maroc, en Tunisie, au Chili, en Portugal et en Hollande; la conception de ces pays est assez voisine de celle adoptée par la France. Le *pegno* roumain s'en rapproche aussi beaucoup. L'Allemagne applique à l'hypothèque maritime un régime inspiré de celui qu'elle a adopté pour l'hypothèque terrestre, très différente de la nôtre. Le mort-gage anglais et américain au contraire est tout à fait spécial.

Au point de vue de la constitution d'hypothèque, d'abord, on remarque que celle-ci peut porter sur les navires en construction : certains pays l'interdisent, d'autres le permettent avec des restrictions comme l'Espagne et l'Allemagne, sans restriction comme la France. Certaines législations imposent une limitation minimum du tonnage, tantôt très stricte, le Chili par exemple exige 50 tonneaux; tantôt très large le Maroc adopte celle de 2 tonneaux; tantôt moyenne comme la France : 20 tonneaux; d'autres permettent l'hypothèque sur tous les navires, d'autres enfin ne limitent qu'indirectement, l'Allemagne ou les Pays-Bas par exemple.

L'hypothèque en cours de voyage, inconnue dans nombre d'Etats est admise dans quelques-uns mais réalisée par des moyens divers : mandat en France; certificats de mort-gage délivrés à l'avance et endossés par le capitaine au prêteur, en Angleterre; inscription télégraphique en Belgique.

Au point de vue de la forme, des différences notables existent quant à la validité et l'organisation de l'hypothèque, à ordre ou celle au porteur.

Plus grave est la divergence à signaler en ce qui concerne l'assiette de l'hypothèque. Le fret qui fait partie du gage, dans une mesure variable pour certains pays comme la Belgique et l'Espagne, en est exclu dans beaucoup d'autres, notamment en France, en Allemagne, au Maroc, ou peut y rentrer à volonté, ainsi en est-il au Maroc et en Italie, en Angleterre; dans ce dernier pays, le mortgagee qui fait procéder à l'exécution, acquiert le droit au fret.

Les solutions ne sont pas moins diverses en ce qui concerne les indemnités : la loi espagnole et la loi chilienne attribuent aux créanciers celles dues pour abordage ou accidents; le code marocain est en sens contraire, la loi belge lui donne le droit à l'indemnité lorsque celle-ci n'a pas été employée à la réparation du navire. En France il y a doute.

Il n'y a pas davantage unanimité pour l'indemnité d'assurance. La Grande-Bretagne, les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Italie, ne reconnaissent pas au créancier de droit sur la somme versée par l'assurance; le Chili, la Belgique, la France, le Portugal, l'Espagne, admettent la solution opposée, mais certains de ces pays imposent des conditions plus ou moins sévères et des formalités inconnues des autres. Le Maroc permet de comprendre cette indemnité dans le gage par une déclaration expresse.

Pour être opposable, l'hypothèque doit presque partout être publiée. Mais tantôt la publicité sur le registre d'inscription des navires suffit, comme en France; tantôt la mention sur les documents de bord est aussi exigée : en Allemagne, Espagne, Italie, par exemple, tantôt, enfin, cette dernière formalité suffit : en Grèce. Le mort-gage doit être inscrit mais son droit est valable même à défaut d'inscription. Le fonctionnaire chargé d'opérer les mentions est tantôt celui auquel revient la tenue des registres des navires tantôt celui qui tient les registres des hypothèques terrestres, les divergences relatives à la notion de port d'attache vien-

nent compliquer les difficultés. D'autre part, la constitution d'hypothèque à l'étranger n'a pas été organisée par certains pays, tandis que d'autres réglementent sa forme et ses effets de façons diverses. Les formalités à remplir et les conséquences de l'inscription varient.

La date d'inscription règle le rang des créanciers hypothécaires, cependant, en Belgique, c'est le numéro d'ordre qui détermine la préférence.

Ceci nous amène à parler des effets d'hypothèque. D'après le droit continental, elle constitue un droit de gage comportant le droit de suite et le droit de préférence mais laissant intactes la propriété et la possession du débiteur. Il n'en est pas tout à fait de même dans la législation anglo-saxonne. Le mort-gage donne au créancier non payé à l'échéance, le droit de se mettre en possession du navire; on a même dit qu'il avait un droit de propriété conditionnel. M. Smeester et après lui M. Sohr ont fait observer que le débiteur conservait la propriété du navire puisqu'il peut en critiquer l'usage et élever des réclamations. M. Ripert, s'appuyant sur les juristes anglais, dit que le créancier qui n'avait jusqu'à « qu'une certaine communauté » devient propriétaire par la mise en possession et gagne dès lors le fret. Il y a là une conception tout à fait différente de celle en honneur sur le continent. Il faut, de plus, noter que les Etats-Unis ont créé une « hypothèque de préférence », bénéficiant de droits spéciaux.

Une opposition profonde existe donc entre la conception continentale et la conception anglo-saxonne en matière d'hypothèques; elle est encore plus considérable en ce qui concerne les privilèges, et dans le groupe continental on relève d'importantes divergences.

Les législations anglaise et américaine se caractérisent par le petit nombre des créanciers privilégiés, l'exclusion de ceux qui tirent leur droit d'un contrat, l'admission des créanciers pour dommages causés par le navire, notamment pour abordage, lorsque le navire a été l'instrument du dommage, et qu'une faute de navigation en a été la cause directe

ou indirecte. Le groupe latin au contraire admet un grand nombre de créances privilégiées, de courte durée et favorise surtout celles qui ont leur base dans un contrat; les créanciers pour dommages causés par le navire ne sont généralement pas protégés. L'Allemagne et les Pays Scandinaves admettent aussi un grand nombre de privilèges, mais comme en Angleterre ils en concèdent un aux créanciers dont le droit tire origine d'une faute de l'équipage, entre autres d'un abordage. Le principe germanique est que tous ceux qui voient leur gage limité à la fortune de mer sont privilégiés sur cette valeur.

D'ailleurs, pour se rendre compte combien les législations sur la matière sont dissemblables, il suffit de rappeler que, tandis que l'Angleterre ne connaît que cinq privilèges, la France en consacre douze et que certaines législations vont jusqu'à quinze.

L'ordre de préférence donne également lieu à des divergences. Le système anglais n'est pas très net; la loi n'est pas intervenue et les juges s'efforcent d'établir un ordre conforme à l'équité. On peut cependant remarquer que les privilèges *ex delicto* passent avant ceux nés d'un contrat ou d'un quasi-contrat, et que dans chacune de ces catégories on suit l'ordre inverse des dates. En France on suit non l'ordre des dates, mais celui indiqué par le code et basé à la fois sur la qualité des créances et leur ancienneté; les pays qui se sont inspirés de l'Ordonnance de 1681 ont adopté la même idée, mais souvent avec un ordre de classement différent. En Allemagne, on règle par voyage, et pour chaque voyage on suit la classification adoptée par le code. Pour rendre plus évidente la diversité que l'on trouve dans la matière, rappelons que l'Angleterre accorde au sauveteur un privilège que la France lui refuse, cette créance s'exerce en Angleterre sur le navire, et en Allemagne sur le navire et le fret; elle vient en Angleterre, au 1^{er} rang, en Belgique au 14^e, en Allemagne au 12^e; n'est pas privilégiée en Espagne, en Italie, au Portugal.

Quelle est l'étendue du gage affecté à la sûreté des créan-

ciers privilégiés? Doit-on y comprendre le fret? La solution est affirmative en Angleterre, en Allemagne, dans les pays scandinaves, négative dans d'autres pays, comme la France, la Hollande, l'Italie, où le fret ne peut être réclamé que par certains créanciers.

A propos du mode d'extinction des privilèges, la principale divergence concerne l'effet de la vente. Elle laisse subsister le privilège en Angleterre; il en est de même en Allemagne, mais l'acquéreur peut se libérer des créanciers inconnus par la sommation publique. En France, ce n'est qu'après un voyage en mer, fait au nom et aux risques de l'acquéreur, sans opposition des créanciers privilégiés, que le navire est libre d'obligations à leur égard. La Hollande suit ce principe en fixant un minimum de soixante jours pour le voyage. La prescription éteint partout le privilège en même temps que la créance qu'elle protège, mais les délais sont extrêmement variables.

Enfin il est impossible d'indiquer les différences entre les procédures aboutissant à la réalisation du droit qui sont généralement empruntées plus ou moins complètement aux codes de procédure nationaux. On peut cependant noter que la preuve de l'existence même du droit est tantôt complètement libre, comme en Angleterre et en Allemagne, tantôt très stricte, comme en Italie.

Notons pour terminer que le droit de suite est accordé aux créanciers chirographaires en France, avec certaines restrictions en Egypte. Les autres pays le leur refusent au contraire. Cependant, l'Allemagne l'admet sous une autre forme.

La situation d'un créancier change donc profondément selon qu'il se trouve dans un pays ou dans un autre et pour en avoir une idée il suffit de relire ce fragment d'une circulaire du Comité maritime international : « Les gages de l'équipage viennent au quatrième rang en Allemagne, au cinquième aux Pays-Bas, au deuxième dans les Codes scandinaves, au sixième en France, en Espagne, au Portugal, au septième en Italie et en Belgique. Certains pays accordent un pri-

vilège au constructeur du navire, d'autres ne leur en accordent pas. Ici le vendeur non payé est privilégié sans inscription ou publicité de son droit, là il ne l'est pas. En France, tout créancier de l'armateur a un droit de suite sur le navire à l'égard de tout acquéreur, même s'il est de bonne foi. Certaines législations ne reconnaissent aucune vente de navire faite à l'étranger, de sorte que, malgré cette vente et le changement de pavillon, tous les privilèges subsistent. »

Il semble que malgré l'intérêt que présentait l'unification de la législation sur les privilèges et hypothèques maritimes, une si grande complexité aurait dû décourager les Associations maritimes internationales. Il n'en a rien été.

Inscrite au programme de la conférence de Hambourg par le Comité maritime international en 1902, avec un objet très vaste : propriété, hypothèques, privilèges et droit réel, la question fut abordée à Amsterdam en 1904; puis après rédaction d'un avant-projet par la Commission de Paris, discutée à Liverpool en 1905 et à Venise en 1907. La Conférence diplomatique de Bruxelles saisie en 1909 vit s'affronter des points de vue strictement nationaux; celle de 1910 chercha à nouveau un terrain d'entente. En 1913, une commission remania le projet qui fut à nouveau présenté à la Conférence diplomatique de 1912, qui le vota après transformations demandées par les Etats-Unis. Modifié par la Commission de 1923, voté et même signé par certains pays en 1924, sur la demande de l'Angleterre et malgré l'opposition de plusieurs Etats, le texte fut retouché et voté à nouveau en 1926. Il a été soumis à la signature des puissances le 10 avril 1926 sous le titre « Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. »

Le domaine d'application de la Convention est large, sans doute les navires de guerre ainsi que ceux appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public lui échappent, mais en dehors de ce cas; elle joue quel que soit le mode d'exploitation du navire : peu importe que le propriétaire exploite lui-même ou que ce soit un armateur non

propriétaire ou même un affréteur principal. Il n'y aurait exception à l'obligation du propriétaire qu'au cas où il aurait été dessaisi par un acte illicite et encore serait-il tenu, même en ce cas à moins que le créancier ait traité en connaissance de cause avec l'exploitant.

La Convention détermine sa sphère au point de vue international dans son article 13 : elle est applicable dans chaque Etat contractant « lorsque le navire grevé de charges réelles est ressortissant d'un Etat contractant ». Sans doute faut-il entendre par là chaque fois que le navire grevé appartient à une autre puissance signataire que le réclamant, mais lorsque celui-ci dépend d'une nation qui n'a pas été partie à la Convention, l'Etat contractant est libre de lui attribuer ou de lui refuser le bénéfice de ces dispositions. C'est donc la nationalité du navire qui est prise en considération et non celle du créancier.

Les lois nationales peuvent d'ailleurs étendre la portée de la Convention, et le véritable but poursuivi est même l'adoption du texte international comme loi interne par les pays signataires.

Si nous passons ensuite aux règles contenues dans l'accord de Bruxelles, nous constatons qu'il s'est peu occupé des hypothèques. La Conférence a admis l'effet international de cette charge, mais elle met deux conditions : inscriptions sur le registre public tenu soit au port d'enregistrement soit à un office central, et inscription sur les documents de bord. Elle assure ainsi une publicité véritable et ceux qui contractent avec le représentant du navire peuvent se rendre compte exactement de sa situation au point de vue hypothécaire. Mais elle s'en remet aux lois nationales, pour l'organisation du registre de publicité et celles des documents de bords, estimant que seul le principe de la publicité importait et que son mode de réalisation constitue une mesure d'administration, pour laquelle les lois nationales, étaient seules fondées à intervenir. On a craint de plus, en réglementant ce point, de provoquer des résistances et de retarder la signature de la convention.

L'obligation de la mention des charges réelles sur les documents de bord a d'ailleurs une portée limitée puisque le créancier qui a requis l'inscription ne peut être rendu responsable des retards, erreurs ou omission de l'administration.

Les hypothèques régulièrement publiées passent immédiatement d'après les privilèges consacrés par la convention.

Le nombre de ceux-ci est moins élevé, théoriquement, que dans les législations nationales. On n'en trouve plus que cinq. La Conférence a voulu assurer d'une façon plus efficace le crédit réel : le créancier hypothécaire ne verra plus son gage distribué à des créanciers privilégiés et la garantie qui lui est affectée ne risquera plus d'être illusoire.

Les privilèges admis par la Convention sont les suivants :
1° Les frais de justice et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ; les droits de tonnage, de phare, de ports et autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées au service du navire.

3° Les rémunérations pour assistance, sauvetage et la contribution aux avaries communes.

4° Les indemnités pour abordage et autres accidents de navigation ainsi que pour dommages causés aux ports, docks, voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaisons ou de bagages.

5° Les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache en vertu de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage. Les créanciers pour fournitures et réparations sont donc pri-

vilégiés dans un bon rang. On peut remarquer dans cette liste qu'un privilège est accordé pour les créances nées d'un abordage ou d'un autre accident de navigation qui est emprunté aux législations anglo-saxonnes, et qu'au contraire sont exclues celles nées avant le départ du navire que l'on trouvait dans nombre de législations issues de l'Ordonnance de 1681.

Ces privilèges sont des privilèges internationaux « de premier rang, les législations nationales ne peuvent y apporter aucun changement; ils priment les hypothèques et les morts-gages, et seuls passent avant eux; on a rejeté la conception admise en 1924 sous l'influence des Etats-Unis qui permettait à certaines créances privilégiées par les lois nationales de passer avant les hypothèques, et qui était un élément d'incertitude nuisible au crédit.

Mais les lois nationales conservent le droit de créer à leur gré des privilèges de second rang qui viendront, lors de la répartition du prix, après les privilèges de premier rang, les hypothèques et morts-gages et ne seront par suite pas nuisibles au crédit; mais la Convention de 1926 n'en crée pas elle-même comme l'avait fait celle de 1924.

Les créanciers privilégiés produisent pour le montant total de leur créance alors même que celle-ci dépasserait la limitation légale de responsabilité. Cependant, à la répartition du prix de vente du navire, ils ne pourraient obtenir une somme supérieure à celle qui doit leur revenir étant donnée cette limitation.

Pour le classement, la Convention adopte en premier lieu le règlement par voyage, sans d'ailleurs définir ce terme, les créanciers dont le droit est né à l'occasion d'un voyage primant ceux se rattachant aux voyages antérieurs. Cependant les créanciers à raison d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages sont placés sur le même rang que si leur droit était né au cours de la dernière expédition.

Pour les créances nées au cours d'un même voyage on suit l'ordre indiqué par le texte, celles placées sous un même

numéro venant en concours entre elles; cependant pour celles ayant leur cause dans un sauvetage ou bien une réparation ou fourniture, on adopte l'ordre inverse des dates, en s'appuyant sur l'idée de conservation du gage.

La Convention a donc fait intervenir à la fois l'idée de date et surtout celle de la nature des créances.

Le gage des créanciers comprend en premier lieu le navire et ses accessoires, en second lieu le fret.

Les accessoires comprennent les indemnités dues pour dommages causés au navire, à moins que le propriétaire les ait déjà employées à la réparation du bâtiment et celles pour perte du fret, les indemnités d'avaries communes dans les mêmes conditions, la part qui revient au propriétaire dans les rémunérations pour assistance et sauvetage au cours du voyage. Ont également ce caractère, les sommes qui seraient dues par l'armateur pour prix du passage ou transport des marchandises, s'il n'était pas propriétaire des marchandises, telles qu'elles sont indiquées à l'article 4 de la Convention sur la limitation de responsabilité.

Au contraire les primes et subventions nationales sont expressément exclues du gage, et il en est de même de l'indemnité d'assurance sous prétexte que les primes dont elles sont la représentation proviennent de la fortune de terre. Les créanciers hypothécaires se font généralement attribuer cette indemnité dans leur contrat lorsqu'elles ne leur profitent pas en vertu d'une subrogation légale; par suite, ainsi que le constate M. Ripert, ils ont une situation bien supérieure à celle des créanciers privilégiés et sont même à l'abri des risques de mer.

Le droit des créanciers porte aussi sur le fret, le fret pris en considération est celui afférent au voyage à l'occasion duquel la créance est née tant qu'il n'est pas passé aux mains de l'armateur.

L'existence des créanciers privilégiés n'est soumise à aucune formalité par la Convention, mais les lois nationales peuvent maintenir celles qu'elles imposent au capitaine pour vente de la cargaison ou emprunt sur le navire.

La liberté complète est aussi admise en ce qui concerne les preuves; il y a là un régime semblable à celui de l'Angleterre et de l'Allemagne, mais bien différent de celui de l'Italie.

Lorsque leur droit est bien établi, les créanciers privilégiés jouissent du droit de suite que leur attribuaient déjà un certain nombre de législations.

Enfin la Convention détermine les causes de leur extinction. Les privilèges disparaissent en principe lorsqu'un an s'est écoulé depuis l'exigibilité de la créance. La Convention fixe même expressément le point de départ de ce délai pour certaines créances : salaires de l'équipage, rémunérations d'assistance et sauvetage; indemnité pour abordage ou accident de mer, pertes ou avarie des bagages ou des cargaisons. Cependant les créanciers pour fourniture et réparation ne sont privilégiés que pendant six mois. Le délai fixé par le texte est obligatoire pour les puissances signataires, cependant elles ont la faculté de le proroger jusqu'à trois années à compter du jour de la naissance de la créance si le navire n'a pu être saisi dans les eaux de la nation où le demandeur a son domicile ou son principal établissement. Les privilèges s'éteignent aussi pour les causes indiquées par les lois nationales, notamment la vente lorsqu'elle est accompagnée des formalités de publicité prévues par les lois nationales, et qu'un avis a été donné à l'Administration dans les formes et les délais voulus.

Les lois nationales sont également compétentes pour déterminer les causes d'interruption; il n'est pas question de celles suspendant seulement les délais.

Enfin, pour terminer, il faut ajouter que la procédure, de mise en vigueur, ratification, révision est semblable à celle adoptée par toutes les Conventions internationales.

On a fait maints reproches à cette œuvre du Comité maritime et de la Conférence diplomatique; d'abord celui de n'avoir pas atteint le but visé : diminution du nombre des privilèges pour raffirmer le crédit réel : elle simplifie le classement en rangeant sous un même numéro des créances qui

avaient, dans les législations nationales, des numéros différents, mais en somme elle n'en restreint pas le nombre. Ainsi, la France, qui comptait parmi les pays consacrant le plus grand nombre de privilèges, voit certains d'entre eux disparaître, du fait de la Convention, mais d'autres lui sont imposés qu'elle ne connaissait pas. Cette question a d'autant plus d'importance qu'ils demeurent occultes et en principe comportent le droit de suite, ce qui constitue une menace sérieuse pour le crédit réel.

Mais ce qui est plus grave au point de vue de l'unification du Droit commercial maritime, c'est qu'elle renvoie très fréquemment aux lois nationales pour des questions de première importance. C'est ainsi qu'en matière de publicité des hypothèques, elle n'a pas donné l'organisation unique, simple, claire qu'on attendait d'elle. Elle n'a pas davantage prévu leur mode de constitution, leur condition de validité, sauf l'inscription sur certains registres et documents, leur assiette. De même les conflits de lois au sujet des privilèges ne sont pas supprimés: les Etats sont libres d'en créer à leur gré qui viendront après les hypothèques lors de la répartition de la valeur du gage et une assez large initiative leur a été réservée par le protocole pour organiser et maintenir les privilèges protégeant les droits du trésor public et des établissements publics d'assurance du personnel. Chaque législation demeure libre de régler comme il lui plaît les causes d'extinction des privilèges pourvu qu'une certaine publicité soit assurée. Peut-être en est-il de même des causes de suspension, cependant beaucoup d'auteurs sont en sens contraire. En tout cas, la solution est certaine pour tout ce qui concerne la compétence, la procédure, les modes de preuves; or toutes ces questions, qui ne paraissent peut-être pas d'importance capitale à des théoriciens, causent dans la pratique des difficultés et des inégalités graves.

Quoi qu'il en soit de la valeur de la convention, le texte a été proposé à la signature des puissances le 10 avril 1926, le premier dépôt de lettres de ratification a été effectué le 2 juin 1930 et, par suite, la mise en vigueur date du 2 juin 1931.

Mais elle ne semble pas susciter un bien grand enthousiasme. Ont signé : *ad referendum* l'Allemagne, la Belgique, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, l'Angleterre, la Hongrie, l'Italie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, et sans referendum la France, le Japon, le royaume des Serbes-Croates-Slovènes.

Les lettres de ratification ont été déposées par la Belgique, avec réserve pour le Congo, la Hongrie, l'Esthonie, le Danemark, l'Irlande, le Portugal, l'Espagne.

En fait de pays ayant modifié leurs législations internes pour la mettre en harmonie avec la Convention, on n'a guère signalé à la Conférence d'Anvers, en 1930, que la Suède et la Belgique. La Grèce a dans son code de 1908 tenu compte des préceptes consacrés par la Conférence de Venise, elle n'a pas retouché sa loi pour la rendre conforme au texte de 1926. Les Pays-Bas en adoptant, en 1924, une réglementation nouvelle du commerce maritime, ont tenu compte de certains des principes adoptés à Bruxelles en 1924 mais n'ont pas modifié leur code pour le mettre d'accord avec la Convention.

Dans les autres pays, on a invoqué divers prétextes pour expliquer le retard apporté à l'unification du droit des privilèges et hypothèques. Mais on est bien obligé de reconnaître que sauf en Suède, aucune loi n'a été votée dans ce sens et que bien rares sont les projets de loi déposés, ou même les commissions nommées pour en préparer la rédaction.

IV. *Les immunités des navires d'Etat*

L'idée d'une réglementation internationale des immunités accordées aux navires d'Etat est apparue après la guerre. Jusqu'à 1914 les gouvernements ne possédaient généralement que des vaisseaux de guerre et des bâtiments affectés à un service public. Mais pendant les hostilités, ils ont acquis et exploité de véritables flottes de commerce. Après la paix ils les ont conservées pendant un certain temps. D'autre part, comme l'a constaté Lord Justice Scrutton

à propos de l'affaire « Porto Alexandre », le mode de nationalisation était dans l'air. Les rapports de droits nés à l'occasion de navires d'Etat étaient donc devenus beaucoup plus nombreux que jadis, mais ils restaient, comme avant, soumis à une réglementation tout à fait différente de celle régissant les droits et obligations des armateurs privés. La condition des créanciers de l'Etat-armateur variait d'ailleurs d'un pays à l'autre, tantôt plus rigoureuse, tantôt plus douce, parfois mal définie parce que le critérium adopté manquait de netteté. La question de la saisissabilité des navires d'Etat avait soulevé des discussions diplomatiques. Partout on reconnaissait que l'application de règles de droit public à des bâtiments de commerce était contraire à l'équité, et peut-être à l'opportunité.

Le Comité maritime international a donc entrepris de faire adopter par les nations une Convention réglementant la matière. Mais il n'y est parvenu qu'au moment même où cela ne présentait plus d'intérêt, parce que la plupart des pays avaient liquidé leur flotte, et que les autres avaient renoncé à invoquer l'immunité à leur sujet. Aussi n'étudierons-nous cette convention que d'une façon très brève.

On peut distinguer deux solutions extrêmes : l'une qui attribue à tous les navires d'Etat le bénéfice d'une insaisissabilité absolue et d'une immunité de juridiction, l'autre qui n'accorde à certains d'entre eux qu'une insaisissabilité relative et temporaire et les soumet aux tribunaux ordinaires. Cette dernière conception donne lieu à des systèmes différents.

Il faut distinguer les principes applicables aux bâtiments nationaux, et ceux suivis à l'égard des étrangers, et dans chaque catégorie une distinction s'impose entre les navires affectés à un service public, et ceux employés au commerce.

En France, les vaisseaux de guerre, dès leur mise en service, font partie du domaine public, leur usage est considéré comme l'exercice de la souveraineté, aussi échappent-ils à l'application tant des règles de droit privé que des prescriptions administratives relatives aux propriétés privées; il n'y a d'ailleurs guère d'inconvénient à cette situation car en fait, les créanciers obtiennent satisfaction en s'adressant

aux tribunaux administratifs. La condition des navires appartenant à l'Etat ou réquisitionnés par lui et employés à un service public est moins certaine. On discute sur le point de savoir s'ils font partie du domaine public. D'après M. le professeur Ripert, il faut appliquer les textes relatifs à l'exercice et à la police de la navigation, mais pas ceux concernant l'exploitation. Par égard pour le service public, même lorsque son intérêt n'est pas directement en jeu, on attribue compétence aux tribunaux administratifs; cependant il y a eu des décisions en sens contraire, mais l'Etat a maintenu ses principes avec fermeté. La saisie n'est pas admise, parce qu'on ne saurait admettre que l'intérêt particulier du créancier vienne troubler l'accomplissement du service public, c'est-à-dire l'intérêt général.

Les bâtiments affectés par l'Etat-armateur au commerce ne font pas partie du domaine public; cependant, ils se trouvent soumis à un régime différent du droit privé parce que les règles ordinaires de compétence et d'exécution ne peuvent être appliquées à l'Etat. On a ici égard non au service mais à la qualité de l'exploitant. La doctrine tend à reconnaître la compétence des tribunaux administratifs pour « tout ce qui est appréciation des actes et opérations de la puissance publique » et celle des tribunaux judiciaires dans tous les autres cas; la jurisprudence est hésitante mais les tribunaux de commerce se sont souvent déclarés compétents. Enfin, la France ne connaît pas la saisie des navires marchands exploités par le Gouvernement, ni celle des marchandises lui appartenant. Il en est ainsi pour la saisie exécutoire, car il n'y a pas de voie de contrainte possible contre l'Etat, et pour la saisie conservatoire parce que l'insolvabilité du débiteur ne peut être présumée.

Le système adopté par la loi anglaise est beaucoup plus absolu : les biens de la Couronne bénéficient d'une immunité complète. « Notre roi, dit Backstone (chapitre 1, titre VII) n'est soumis à aucune dépendance terrestre. Il en résulte qu'aucune instance ou action ne peut être intentée contre le roi, même en matière civile, parce qu'aucune cour de justice ne pourrait avoir compétence à son égard », et sir

Roscoe explique que « la raison d'être de l'immunité doit être recherchée dans le caractère de l'autorité souveraine, dans sa haute dignité qui est telle qu'elle ne peut être soumise à aucune autre autorité supérieure d'aucune sorte ».

Il en est ainsi même pour les navires employés au commerce. Ce principe jouit d'un domaine d'application très grand puisque toute propriété d'un service gouvernemental est considérée comme propriété du souverain.

On a invoqué, pour poursuivre les navires d'Etat, l'argument suivant : la procédure *in rem* porte sur le bâtiment et ne s'élève pas contre le propriétaire; par suite elle doit pouvoir être employée contre les navires de la Couronne; mais les juges ont maintenu leur incompétence, déclarant que l'action *in rem* est un moyen de contrainte indirecte contre le propriétaire.

Cependant le gouvernement se montre assez équitable ainsi pour les dommages causés par les vaisseaux de guerre, l'Amirauté anglaise accorde une indemnité par un moyen détourné et à titre gracieux. D'autre part, pour les navires marchands, certaines décisions rendues pendant les hostilités ont paru admettre la compétence des tribunaux et la responsabilité de l'Etat, mais il n'y faut voir qu'une conséquence de l'insuffisante préparation des procès due à l'état de guerre, et des difficultés d'interprétation des faits nouveaux, le principe demeure certain : les biens de la Couronne sont insaisissables et le souverain ne peut être appelé devant ses tribunaux.

L'immunité dont bénéficient les navires appartenant à des particuliers et réquisitionnés ou gérés par le Gouvernement est bien moins complète : elle leur donne seulement l'insaisissabilité mais pas l'immunité de juridiction. Ils pourront être l'objet d'une procédure valable dirigée contre les propriétaires, seule la saisie qui porterait atteinte aux droits du gouvernement est impossible tant que dure la réquisition.

En 1917, « l'Air Force Act » et en 1919 le « Ministry of transport Act » qui ont un objet bien plus général que l'im-

munité des navires d'Etat, ont édicté des limites à l'irresponsabilité du gouvernement, mais leur portée à l'égard de la question qui nous occupe n'était pas encore bien définie lorsqu'est intervenue la Convention de Bruxelles.

La solution adoptée par les Etats-Unis sur le problème de l'immunité des navires d'Etat est tout à fait différente de celle adoptée par l'Angleterre. Les deux pays connaissent une responsabilité réelle dans laquelle le navire apparaît comme l'auteur responsable de la faute, et une responsabilité personnelle de l'Etat; mais les actions *in rem* et les actions *in personam* sont bien plus complètement distinctes aux Etats-Unis qu'en Angleterre.

L'immunité des biens du domaine public ne repose pas, en Amérique sur l'impossibilité de poursuivre l'Etat fédéral ou les Etats particuliers devant les tribunaux, mais sur l'impossibilité de dépouiller le Gouvernement de la possession d'un bien sans son consentement. Elle n'existe donc qu'autant que la puissance publique est en possession, et invoque le privilège; elle a une durée purement temporaire. Mais le bénéfice de l'immunité n'est accordé qu'aux vaisseaux de guerre et aux bâtiments employés à un service public. Pour ceux affectés au commerce, après toute une évolution jurisprudentielle dans un sens libéral, coupée de réactions à tendance autoritaire, on en est arrivé, avec l'United States Shipping Act du 7 septembre 1916 au principe suivant détaché par G. Siesse: « tous les navires du Shipping Board même ceux appartenant au gouvernement seront soumis au droit commun pourvu qu'ils soient affectés exclusivement à une affectation commerciale ».

La United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation est même considérée comme une compagnie privée dont les navires sont saisissables comme ceux de n'importe quel armateur. Le Merchant Marine Act 1920 réédita le principe de l'assimilation, mais sans supprimer le Suits Admiralty Act du 9 mars 1920 qui organise la procédure à l'encontre du Shipping Board et déclare d'après G. Siesse que « non seulement les navires du gouvernement

mais encore ceux appartenant à une compagnie dont le gouvernement possédera la totalité du capital seront soustraits au droit commun de la procédure ».

Enfin la loi du 12 février 1925 et le Public vessel Act de la même année sont intervenus et toutes poursuites sont désormais possibles contre les navires du Shipping Board.

Si nous passons ensuite à la condition faite dans chaque pays aux navires appartenant aux gouvernements étrangers, nous constatons que la jurisprudence française est hésitante. Respectueuse de la souveraineté et de l'indépendance des Etats, elle écarte l'application de l'article 14 et se déclare incompétente, sauf le cas de renonciation expresse ou tacite au bénéfice de l'immunité et les Etats étrangers acceptent généralement la compétence des tribunaux de commerce pour les transports purement commerciaux. Les tribunaux allemands se sont déclarés incompétents même à l'égard des navires employés au commerce lorsqu'ils appartiennent aux gouvernements. La Cour d'amirauté anglaise, s'appuyant sur des principes d'indépendance absolue et de courtoisie internationale basée sur le consentement universel et le droit des gens, se refuse à connaître des réclamations élevées contre les bâtiments appartenant à un état étranger, même lorsqu'ils sont une affectation commerciale, et que, en apparence, ils ne se distinguent en rien des navires appartenant à des particuliers. Le fait que le navire serait seulement géré ou exploité, même illégalement, par l'Etat ne changerait rien.

Aux Etats-Unis, la jurisprudence n'est pas unanime, cependant il semble que l'opinion générale n'admette l'immunité qu'au profit des navires de guerre et des bâtiments affectés à un service public, la refusant au contraire à ceux employés au commerce, « le navire d'un gouvernement ne doit pas être insaisissable comme tel, mais seulement à raison de la nature du service auquel il est affecté », dit le rapport du juge Mack dans l'affaire du *Pesaro*. On s'appuie sur cette idée que l'Etat qui fait du commerce dans un

autre Etat renonce tacitement à invoquer l'immunité pour ces opérations. Le Gouvernement américain, bien qu'il se réserve le droit d'invoquer l'incompétence des tribunaux étrangers pour tous ses navires, déclare que les navires de commerce appartenant aux gouvernements ou les navires affectés à des opérations commerciales et qui ont été réquisitionnés par les gouvernements dont ils portent le pavillon ne doivent pas être considérés comme ayant droit aux immunités dont bénéficient les navires de guerre publics » et il conclut à la non-intervention.

Les principes régissant la condition juridique des navires d'Etat étaient donc différents selon les pays et souvent manquaient de certitudes. En conséquence, le Comité maritime international prépara un projet et le présenta à la Conférence diplomatique de 1922. Les Etats présents, parmi lesquels se trouvaient les Etats-Unis, le discutèrent. Il fut voté sans grand débat. Le texte définitif fut adopté à la Conférence de 1926 sous le titre de « Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat. »

Cette convention est applicable dans tous les Etats signataires, mais ceux-ci conservent la faculté d'en faire bénéficier les Etats non-contractants ou de leur refuser cet avantage.

Les dispositions adoptées à Bruxelles demeureront en vigueur même pendant les guerres, cependant les Etats contractants pourront, par notifications adressées aux autres pays signataires, en suspendre l'application, mais seulement en ce qui concerne les saisies, arrêts, détentions; les tribunaux seront toujours compétents pour juger des actions. D'autre part, un article réserve expressément le droit, pour chaque pays de régler comme il l'entend les droits de ses ressortissants devant ses propres tribunaux. Les lois internes conservent donc toute leur force.

La convention n'est d'ailleurs pas applicable à tous les navires d'Etat. Elle donne une liste de ceux qui, sauf exception, ne seront pas soumis à ses dispositions : navires de

guerre, yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, de ravitaillement; cette énumération n'est sans doute pas limitative puisqu'elle est suivie d'une formule générale : « les navires affectés à un service gouvernemental non commercial » au moment de la naissance de la créance.

La plus importante des dispositions applicables aux navires visés, est celle qui pose le principe de l'assimilation : les navires appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les marchandises et les passagers transportés sur les navires d'Etat, les Etats exploitant ces navires, ou bien propriétaires des navires ou de la cargaison sont assujettis pour l'exploitation des bâtiments ou le transport de ces cargaisons aux mêmes règles et aux mêmes obligations que les navires, cargaisons, armateurs privés. Cette formule bizarre, mêlant navires, marchandises et Etats s'explique par ce fait qu'on a voulu viser en même temps la responsabilité réelle admise par certaines législations : celles des Etats-Unis et de l'Angleterre, et la responsabilité personnelle seule, comme dans d'autres pays, la France par exemple.

Pour tous les pays signataires, cet article détruit, en ce qui concerne les bâtiments soumis à la Convention sur l'immunité, les réserves insérées dans les autres conventions au sujet des navires d'Etat.

Les règles de droit édictées par les différents codes et lois maritimes sont applicables aux navires de commerce des Etats : les prérogatives et obligations de l'Etat-armateur sont donc désormais les mêmes que celles d'un armateur privé, les mêmes tribunaux seront compétents pour interpréter les contrats et fixer les indemnités. Les actions en justice, la procédure, les voies d'exécution seront celles fixées par le Droit privé, et il n'en va pas autrement des moyens de défense, prescription, et de la limitation de responsabilité, mais l'Etat peut invoquer ceux-ci même pour ses navires de guerre; une convention sera conclue s'il est utile de les adapter à ces navires. Jusque-là ses lois nationales prendront les dispositions nécessaires.

D'autre part, les navires d'Etat, échappant, en vertu de l'article 3, à l'autorité de la convention pourront être appelés devant les tribunaux nationaux compétents d'après la loi interne, sans que l'immunité soit opposable, pour les actions du chef d'abordage ou accidents de navigation, d'assistance ou avarie commune, de réparations, fournitures ou autres contrats relatifs au navire. Mais aucune procédure d'exécution n'est possible à leur encontre et on conserve le droit d'invoquer à leur profit l'immunité devant les tribunaux étrangers. Les mêmes principes s'appliquent aux cargaisons appartenant à l'Etat et transportées sur ces navires. Les cargaisons appartenant à un Etat, ayant un but gouvernemental et transportées sur un navire de commerce ne peuvent pas davantage être l'objet de procédure *in rem*, saisie ou arrêt, mais les tribunaux compétents, s'il s'agit de réclamations pour abordage, assistance, avarie commune, contrats relatifs à la cargaison, sont les tribunaux ordinaires.

La distinction qui se trouve à la base de l'application de la Convention est celle entre les navires de commerce et les navires affectés à un service gouvernemental, les cargaisons commerciales et celles ayant un but gouvernemental. Lorsqu'il y aura doute sur le caractère d'un bâtiment ou d'une marchandise, le tribunal saisi appréciera suivant la notion du service public qui est admise dans son pays, et en s'appuyant sur les preuves fournies par l'Etat étranger conformément à la loi du tribunal saisi. L'Etat qui estimera que son bien a été saisi indûment pourra faire émettre par son représentant diplomatique une attestation de la qualité du navire ou de la cargaison qui constituera une présomption suffisante et entraînera immédiatement mainlevée de la saisie sans d'ailleurs entraver l'action.

L'application de la Convention soulèvera des difficultés dans la pratique; on peut en effet remarquer que certains des termes employés n'ont pas un sens très net : ainsi on ne sait pas très exactement ce qu'il faut entendre en France par « service gouvernemental ». M. Ripert émet l'idée qu'il faut traduire par « service public ». Mais les deux expressions coïn-

cident-elles vraiment ? De plus on admet que les juges se placeront pour apprécier la qualité du service au point de vue admis par leur propre pays, mais cette notion a un contenu variable selon les Etats. D'autre part, on peut craindre que l'intervention diplomatique à propos du caractère de la cargaison ou du navire suscite des difficultés entre les nations, et se demander quelle sera la situation du juge chargé de trancher le litige lorsque cette intervention se sera produite.

Il n'a pas échappé à la Conférence diplomatique que l'application des règles de Droit privé aux navires d'Etat pourrait soulever des difficultés, et elle a, à cet égard, renvoyé aux lois nationales ou à une Convention particulière; il y a là une mesure destinée à retarder ou empêcher même l'unification en la matière.

Des complications surgissent également à propos de la compétence, par suite de l'organisation judiciaire de certains pays : en France par exemple, on éprouve des difficultés pour déterminer le tribunal compétent, à cause de l'existence des tribunaux de commerce.

Enfin il est probable que pour l'exécution, c'est-à-dire pour la question qui intéresse probablement le plus les créanciers, une impossibilité subsiste : les principes fondamentaux du Droit public de certains pays interdisent toute exécution contre l'Etat; ainsi en France même le domaine privé de la nation est insaisissable ; il s'ensuit que les créanciers des navires du Gouvernement français ne pourront obtenir l'exécution forcée que sur des navires se trouvant hors de France. D'autres pays ont adopté une solution différente : il en résultera des divergences.

Malgré ces imperfections, la Convention a été considérée comme un progrès sensible et proposée à la signature des puissances le 10 avril 1926.

Ont signé l'Allemagne, la Belgique, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, l'Esthonie, la France, l'Angleterre, la Hongrie, l'Italie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, le royaume des Serbes-Croates-Slovènes, le Portugal.

Mais les lettres de ratification n'ont encore été déposées par aucun de ces pays et aucune loi nationale n'est intervenue pour soumettre les litiges entre un Etat et ses nationaux au régime du Droit privé comme le veut la Convention. On peut même signaler bien des résistances. La France a fait observer, à la Conférence, que le texte ne s'appliquerait pas lorsqu'il serait en opposition avec son droit public. L'Angleterre déclare que l'immunité de juridiction dont jouit la Couronne est tellement indiscutable qu'aucune Convention diplomatique n'y pourrait porter atteinte; les pays possédant les plus importantes flottes d'Etat affectées au commerce, les Etats-Unis et la Russie, sont restés en dehors de l'accord passé à Bruxelles.

Dans ces conditions on peut se demander si l'avenir de la Convention est très brillant, et si les perspectives encourageantes dont parlait M. Franck à Anvers en 1930 sont bien vraies en ce qui la concerne.

CHAPITRE II

PROCEDES. TECHNIQUES. METHODES

Ainsi qu'on a pu s'en rendre compte par l'histoire de l'unification et le bref aperçu des résultats acquis que nous avons esquissés, différents procédés, différentes techniques, différentes méthodes s'offrent aux partisans de l'uniformité pour travailler à leur entreprise. Ils ont adopté tour à tour les uns ou les autres, chacun offrant ses avantages, ses inconvénients propres. Aussi devons-nous essayer d'indiquer leurs principaux traits.

Section I. — Procédés.

On est d'abord frappé par la divergence des procédés qui ont été employés. Tandis que sur certains points l'unification a été réalisée par des initiatives privées seules, sur bien d'autres, elle n'a été atteinte que grâce à l'intervention de l'Etat.

§ 1. *Initiative privée.*

L'unification se réalise parfois à la suite d'initiative privée sans entente préalable, par imitation. Certaines grandes compagnies de navigation, d'assurances maritimes, certaines banques insèrent une clause dans leurs conventions, organisent une opération, d'une façon déterminée; peu à peu, d'autres firmes, poussées par la concurrence, les imitent et grâce à l'usage très répandu de contrats maritimes assez comparables à des contrats d'adhésion, l'adoption de la règle se généralise.

Les principaux exemples de ce système sont la négligence clause et la stipulation d'irresponsabilité de l'armateur pour ses fautes personnelles, mais on pourrait en trouver bien d'autres: en matière d'assurances notamment, certaines dispositions se retrouvent dans presque toutes les polices.

Le XIX^e siècle en a vu paraître un autre également basé sur l'initiative privée mais très différent.

Les professions intéressées au commerce maritime forment des associations internationales, réunissent leurs délégués en congrès. Des projets de contrats-types y sont présentés et examinés à plusieurs reprises: entre les congrès, des commissions les étudient et les remanient conformément aux désirs qui ont été exprimés. On arrive à un accord et les projets votés deviennent des « Règles ». Celles-ci ne sont pas imposées aux commerçants mais recommandées à leur adoption. Elles ne sont efficaces qu'autant qu'elles sont reproduites dans les contrats particuliers et tirent toute leur valeur de la volonté des parties.

Le premier essai de ce système a été fait par l'International Law Association qui, au congrès d'York en 1864 et à celui d'Anvers en 1877 a élaboré des Règles au sujet des avaries communes qui ont pris le nom de « Règles d'York et Anvers ». Les principes ainsi admis ont été l'objet de modifications de détail à différentes reprises et d'une revision complète à la Conférence de Stockholm en 1924, toujours d'après le même procédé. L'International Law Association a tenté à Londres en 1883 de mettre les intéressés d'accord sur un contrat d'affrètement type, qui aurait été reproduit dans les conventions particulières entre armateurs et chargeurs, mais elle n'a pu réaliser l'accord entre les représentants des corporations intéressées. Elle a subi un échec semblable lorsqu'elle a essayé de provoquer une entente sur la police d'assurance type. Elle a paru mieux réussir à la Conférence de La Haye en 1921 et a obtenu la rédaction des Règles de ce nom qui constituent un connaissance-type; malheureusement, la pratique ne les a pas consacrées.

L'association a ensuite établi les Règles de Vienne en 1926

en matière de change, qui ont rapidement perdu leur intérêt à cause de la stabilisation des monnaies. Enfin, à l'heure actuelle, elle travaille à un contrat-type de vente Caf, déjà commencé à la Conférence de Varsovie en 1928 et qu'elle espère proposer bientôt à l'adoption volontaire du commerce maritime.

Ce procédé n'a pas atteint un résultat très brillant. Seules les Règles d'York et Anvers sont véritablement passées dans la pratique, les autres sont demeurées à l'état théorique.

L'unification par la seule initiative privée présente pourtant des avantages; elle s'accorde avec la liberté des contrats, solution dont l'intérêt a été souligné par les armateurs français à propos des Règles de La Haye. La discussion et la rédaction mettent en présence des commerçants, les grandes conceptions juridiques propres à chaque pays et les préoccupations d'orgueil national leur importent assez peu; par conséquent, l'entente est plus facile que lorsque les diplomates interviennent. Cette entente n'est pas soumise à l'approbation des Parlements, souvent difficile à obtenir, toujours lente.

On a prétendu que ce moyen d'uniformité était le seul possible pour certaines matières qui, à cause de leur nature même, sont régies par la libre convention des contractants. En tous cas, élaborées par des gens compétents et mêlées à la vie maritime, les Règles ainsi obtenues correspondent exactement aux besoins de la pratique. Créées par l'accord de ceux-là mêmes qui doivent les appliquer, elles sont appelées, semble-t-il, à ne rencontrer aucune résistance, et à se répandre rapidement.

D'autre part, l'uniformité peut se trouver bien assurée, lorsque les parties se bornent à reproduire le texte international, ou même à s'y référer simplement et il est permis d'espérer la stabilité de la réglementation ainsi obtenue : on ne peut modifier fréquemment une œuvre qui a exigé tant de travail.

Cependant ce système est très souple : les intéressés, réunis en congrès, peuvent s'entendre pour amender les Règles « au

rythme des enseignements de l'expérience et des exigences de l'évolution économique ». Il n'est pas moins simple en ce qui concerne son domaine : le texte ne s'impose pas à tous indifféremment, ainsi, avec les Règles de La Haye 1921, les transports effectués dans des conditions très spéciales et pour lesquels les parties avaient déjà un connaissance conforme à la situation et à leurs désirs, n'étaient pas obligées de se soumettre aux Règles mal adaptées à leurs opérations. A cause de tous ces avantages, on préfère généralement l'unification basée sur l'initiative privée seule, à celle due à l'intervention de l'Etat, comme on a pu s'en apercevoir notamment à l'émotion des délégués à la Conférence de Vienne 1926 lorsqu'ils ont craint cette immixtion, mais celle-ci a souvent plus d'efficacité.

§ 2. *L'intervention de l'Etat.*

L'intervention de l'Etat peut mener à l'uniformité par trois procédés : imitation spontanée, vote de lois identiques avec entente préalable, mais sans traité, enfin convention diplomatique.

L'Unification est le résultat de l'imitation spontanée lorsqu'un pays ayant adopté une législation, d'autres se l'approprient ensuite. Parfois, c'est une conséquence de la conquête, le vainqueur l'imposait au vaincu, mais le plus souvent ce phénomène a pour cause l'admiration ressentie par différentes nations pour une loi étrangère nouvelle mieux en harmonie avec les conditions du commerce.

On peut citer comme le plus ancien exemple de ce procédé, la diffusion du droit romain, qui fut peu à peu adopté par la plupart des peuples navigateurs de cette époque. Plus près de nous, l'Ordonnance de 1681 a été consacrée ou imitée d'assez près par beaucoup de peuples étrangers et nos juristes ont souligné avec fierté l'uniformité qui en est résultée. « L'Ordonnance de 1681 devient la règle des jugements dans tous les tribunaux maritimes de cette même Europe », écrit Pardessus et Desjardins constate que la France dictait alors

ses lois à presque toute l'Europe. Au siècle dernier, le Livre II du Code de Commerce français a été imposé par les conquêtes napoléoniennes à plusieurs pays et d'autres reconnaissant sa valeur l'ont adopté ou s'en sont inspiré. Enfin, la législation allemande a exercé depuis 1900 une influence notable, quoiqu'à un degré moindre.

L'uniformité ainsi obtenue est supérieure à celle résultant de l'initiative privée seule en ce sens qu'elle s'impose à tous les ressortissants des pays qui suivent le même texte ou des textes semblables, et n'est pas soumise à la bonne volonté des individus. Elle peut devenir complète si la législation modèle est adoptée sans modification et durable car les pouvoirs publics hésiteront certainement à remettre en question un Droit maritime qu'ils ont consacré depuis peu de temps. D'autre part, lorsque la sphère d'application d'un texte s'étend ainsi, le sens de ses dispositions est déjà fixé par la jurisprudence, et sa valeur est déjà établie par le contact avec la réalité. Enfin, on peut voir un avantage dans sa souplesse : chaque peuple consacre les parties de la loi qui correspondent à ses besoins, qui constituent une amélioration sur le droit antérieur et rejette les autres.

L'imitation spontanée mène donc à l'uniformité, mais ce n'est pas son but. Au contraire, cette préoccupation intervient dans le second procédé d'unification avec intervention de l'Etat : vote de lois identiques avec entente préalable sans traité diplomatique.

On a vu des pays, sentant la nécessité de réformer leur droit et l'avantage qu'il y aurait pour eux à obéir à des règles semblables, adopter ce système. Des comités nationaux chargés d'étudier les améliorations nécessaires, et de rédiger des projets de lois nationales, se mettent en rapports, se communiquent les résultats de leurs travaux, leurs points de vue respectifs, et, grâce à des concessions réciproques, s'entendent pour admettre le même texte. Ou bien des délégués choisis par chaque Etat parmi ses juristes et ses praticiens les plus éminents, se réunissent en une commission internationale, étudient ensemble les questions et se mettent d'accord sur

un projet. Celui-ci est ensuite soumis par eux à l'approbation de leurs Parlements respectifs qui l'adoptent intégralement en partie seulement, le transforment ou le rejettent à leur gré et demeurent libres de l'abroger quand il leur plaît.

C'est ainsi que les Pays Scandinaves se sont donné un Droit commercial maritime commun. Leurs mandataires ont travaillé ensemble et élaboré un code réservant sur certains points l'application des législations nationales. Celui-ci a été voté par la Suède le 12 juin 1891, le Danemark, le 1^{er} avril 1892, la Norvège le 20 juillet 1893. Une loi organisant la situation des marins, rédigée de la même façon a été admise par ces trois Etats en 1923 et 1924. Les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont été sur le point d'édifier de concert une loi sur le connaissance.

Ce procédé, comme le précédent d'ailleurs, a l'avantage de ne pas reposer sur la bonne volonté des individus, mais il a des chances d'assurer mieux que lui l'uniformité : Le texte a été arrêté d'accord, il est le résultat de concessions réciproques, il ménage donc les besoins principaux, les tendances fondamentales de chaque nation; le travail en commun a développé l'esprit de conciliation et les Etats qui se font représenter au congrès sont disposés à accepter certains sacrifices pour obtenir l'unification dont ils reconnaissent l'utilité. D'autre part, les Parlements, sachant qu'ils restent maîtres de transformer cette législation, ou même d'y renoncer, hésitent moins à l'adopter que si le vote les liait pour de longues années. On peut cependant espérer que l'uniformité, une fois obtenue, sera durable, car le pouvoir législatif ne détruira pas volontiers une œuvre qui a coûté de tels efforts.

La stabilité est cependant beaucoup mieux assurée par le troisième système d'unification avec intervention de l'Etat les traités diplomatiques.

Ce procédé a été fréquemment mis en œuvre depuis un quart de siècle, mais il faut remarquer que, chaque fois, les pouvoirs publics ne sont apparus qu'en dernier lieu, les personnes privées ayant toujours pris l'initiative, dirigé la discussion et la rédaction.

Les associations internationales d'armateurs, de chargeurs, d'assureurs, de banquiers, se réunissent en congrès où elles étudient des projets préparés par leurs commissions ou par des associations nationales, et s'entendent sur un texte qui, une fois voté par elles, est soumis à l'examen d'une assemblée composée de représentants diplomatiques des gouvernements libres de le modifier. Lorsque ces derniers se sont à leur tour, prononcés dans un sens favorable, il est proposé à l'approbation du pouvoir législatif de chaque pays. Celle-ci emporterait, pour l'Etat, l'obligation de ratifier un traité par lequel, en principe, il adopterait tant à titre de droit interne que de Droit international, la règle admise par la Conférence. Les nations dont le Parlement émet un vote d'acceptation, signent la Convention et se trouvent par là liés vis-à-vis des autres signataires : elles doivent mettre leurs lois en harmonie avec le texte international et le respecter pendant tout le temps fixé.

Ce système a été suivi pour les Conventions internationales de 1910 sur l'abordage, sur le sauvetage et l'assistance en mer, pour les Conventions de 1924 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires et le connaissance, enfin pour celles de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes et sur l'immunité des navires d'Etat. Mais il faut remarquer que ces conventions n'ont pas véritablement réalisé l'uniformité du droit sur les matières dont elles se sont occupées.

Ce procédé semble le meilleur puisqu'il réunit aux avantages résultant de l'intervention de l'Etat, une partie de ceux attachés à l'initiative privée et qu'il leur est supérieur en ce sens qu'il crée selon la remarque de M. Larnaude une unification de droit au lieu d'une entente de fait laissant les souverainetés entières. Le projet est étudié et rédigé par des gens compétents qui connaissent la question grâce à une longue pratique; il doit, par conséquent, être conforme aux besoins; cependant les points susceptibles de créer des difficultés et d'empêcher l'entente, seront évités avec soin. Le fait qu'il émane des intéressés ou de leurs représentants facilite son adoption et empêche les résistances.

D'autre part, la sanction législative lui assure l'obéissance générale et on est certain que l'uniformité est absolue, puisque les Etats doivent, en théorie, transporter le texte dans leur législation, sans le modifier; elle est forcément durable puisqu'ils ont en principe abdiqué leur indépendance à cet égard au moins pour un temps déterminé, et afin d'éviter les inconvénients qui pourraient résulter de cette fixité, la Convention organise généralement une procédure pour qu'une réforme soit possible si l'utilité s'en fait sentir, à condition que les signataires soient d'accord.

Il faut aussi noter que pour obtenir davantage de ratification, le texte prévoit généralement la possibilité de dénoncer le traité; la Convention est ainsi plus simple, mais il ne faut pas se dissimuler qu'il y a là un danger pour sa durée.

L'intervention de l'Etat est indispensable pour certaines matières que les lois règlent de façon impérative. En tout cas, il est certain que ce procédé paraît au premier abord avoir eu des résultats plus importants que les autres puisque, grâce à lui, six Conventions concernant des questions fondamentales du Droit commercial maritime ont obtenu l'adhésion de la Conférence diplomatique.

Section II. — Technique.

Quel que soit le procédé adopté, trois techniques sont possibles : la technique anglo-saxonne, la technique allemande, la technique française, qui tient le milieu entre les deux autres mais se rapproche davantage de la seconde avec laquelle on la confond souvent sous le nom de technique continentale.

§ 1. *Technique anglo-saxonne.*

La législation anglaise se caractérise par son sens pratique très développé, ainsi que par son défaut d'abstraction et de systématisation.

La loi anglaise commence généralement par définir les termes qu'elle doit employer, afin de limiter sa sphère

d'application. Aiusi on évite les difficultés qui pourraient surgir pour certaines opérations ne rentrant pas nettement dans le cadre du texte sans pourtant être tout à fait en dehors.

Le sens des mots importants fixé, une série d'articles donne, sans ordre, la solution à appliquer dans un grand nombre de cas particuliers.

On ne trouve guère de textes, édictant un principe général, une idée fondamentale; le droit anglo-saxon ne s'arrête pas à édifier un système juridique, une conception abstraite, il suit la vie maritime et répond simplement aux besoins de la pratique. Il n'établit même pas une classification dans les solutions qu'il donne. Mais en revanche, il prévoit un grand nombre de questions de détails.

Par suite, on se trouve en présence d'une longue énumération comme le remarquait M. Dor à la Conférence de La Haye: « Vous avez en Angleterre une façon de rédiger les Règles et les lois tout à fait différente de la nôtre... Vous essayez de les faire aussi longues que possible..., vous aimez les longues énumérations », et il constatait : « le Marine Insurance Act, sur cette petite question est plus longue que tout notre Code civil tout entier, lequel englobe la loi civile française dans sa totalité ».

L'avantage de cette technique, disent les Anglais, c'est que les plaideurs n'ont guère à craindre l'arbitraire des juges, les divergences d'interprétation ou d'opinion : presque toujours la loi a prévu leur différend et donné la règle applicable, les juges n'ont pas d'hésitation; il en résulte une certitude favorable au commerce.

Les juristes du continent ressentent peu d'enthousiasme pour ce système. Ils trouvent que ces lois sont peu claires à la lecture et qu'il est difficile d'y retrouver la disposition visant le point particulier dont on veut s'occuper. Mais il y a un inconvénient plus grave : c'est qu'on ne peut tout prévoir, surtout dans une matière aussi vaste et aussi complexe que le Droit maritime, et, même aurait-on réglementé tous les cas connus lors de la rédaction, que la réalité aurait vite fait

d'en présenter de nouveaux; d'ailleurs, les conditions du commerce varient sans cesse et le juge se trouve en face de difficultés pour lesquelles la loi n'a rien indiqué. L'absence de principes généraux ne lui permet pas de trouver dans le texte le sens dans lequel il doit juger. Il décide donc au gré de ses tendances personnelles et les justiciables sont alors soumis à l'arbitraire, des inégalités apparaissent et avec elles l'insécurité dans les relations commerciales.

Cette technique a été suivie pour l'élaboration de la Convention sur le connaissance. En 1921, la Conférence de La Haye avait rédigé un connaissance type sur le modèle anglais, et les conférences postérieures n'ont pas modifié l'économie générale des règles. Aussi, trouvons-nous à l'article 1, une série de définitions, et ensuite une énumération de cas concrets avec leurs solutions respectives, mais on n'y voit pas de principes desquels on puisse déduire des conséquences pour trancher les litiges imprévus, on ne s'est pas préoccupé d'un système juridique d'après lequel on aurait organisé la matière, ce qui aurait rendu la Convention plus claire pour nos esprits latins. Les Règles de Varsovie portent également la marque de l'influence anglaise.

§ 2. *Technique allemande.*

A l'opposé de la technique anglaise, se trouve la technique allemande. Le droit germanique « esquisse le problème juridique par des solutions méthodiquement classées, d'un contenu riche, souvent abstrait, peu accessible » a écrit M. Demogue.

Tandis que les Anglais, pour faire une loi, partent des faits et ne s'écartent guère de la réalité, les Allemands cherchent leurs inspirations dans les idées, les théories. Ils commencent par choisir un principe général, sur lequel ils bâtissent ensuite un système juridique. Puis, par une série de déductions rigoureuses, ils en tirent toutes les conséquences et donnent des solutions pour toutes les difficultés dont l'esprit conçoit la possibilité.

Ces solutions ne sont pas présentées au lecteur sans ordre, au contraire, elles sont classées d'après une méthode scientifique en nombreuses distinctions et sous-distinctions. Elles sont données à l'aide de termes abstraits, savants, philosophiques même, dont le sens n'est pas toujours très clair.

Sans doute, par cette technique, on obtient des constructions juridiques complètes. Il n'y a pas de contradictions, pas de lacunes. d'où sécurité pour les justiciables; au cas où des difficultés imprévues apparaîtraient après la rédaction de la loi, le juge a, dans le principe général admis, un guide sûr aucune initiative ne lui est donc laissée et les plaideurs n'ont pas à craindre l'influence de ses opinions personnelles, les inégalités, les revirements de jurisprudence.

Mais on ne peut s'empêcher de remarquer que le législateur allemand s'inspire beaucoup d'idées, fait des déductions logiques, mais ne prend guère en considération la réalité et il en résulte, comme l'indique M. Thaller « une tendance à perdre pied dans la région éthérée des principes. » La loi édictée en vue de la pratique, risque de ne pas répondre toujours aux besoins.

D'autre part, en voulant tout prévoir, et donner à chaque question une réponse conforme aux principes du système adopté, on multiplie les détails et complique la réglementation. Il arrive que le lecteur « demande en grâce un fil d'Ariane afin de se conduire dans le labyrinthe » et « la machine législative dans certains cas fonctionne à vide ou ce n'est pas pour servir au mieux les intérêts des hommes ».

Les termes eux-mêmes augmentent la difficulté. Il n'est pas jusqu'aux classifications « dans lesquelles l'homme de loi a peine à se retrouver et qui aboutissent à des règles d'infiniment petit assez arbitraires en somme, car leur raison d'être tient fréquemment de l'énigme ». Ainsi l'organisation des charges réelles pesant sur le navire paraît à beaucoup de juristes d'une complexité regrettable.

§ 3. *Technique française.*

Entre cette technique et la technique anglaise, la France, suivie des pays latins, a adopté une solution moyenne qui consiste à donner un principe, et ensuite en tirer les principales applications. Notre législateur exprime d'abord quelques idées générales sur lesquelles il entend se fonder pour organiser certaines relations entre particuliers, puis, on vaincu qu'il est impossible de tout prévoir et qu'à l'essayer on augmenterait la confusion, il déduit du principe établi quelques solutions, à titre indicatif seulement. On obtient ainsi des lois brèves, n'embrassant pas la matière dans tous ses détails « nous faisons aussi court que possible... nous disons que le meilleur moyen de ne pas oublier est de ne pas énumérer », disait M. Dor à la Conférence de La Haye.

Le législateur, sachant que son œuvre a pour but de donner satisfaction aux besoins de la pratique, ne perd jamais de vue les faits, mais n'oublie pas non plus les notions juridiques fondamentales et c'est en s'en inspirant qu'il organise les rapports de droit; il fait donc leur part à la réalité et à la théorie.

Dans ce système, le juge ne trouve pas toujours formellement énoncée, la réponse à la question qui lui est posée. Il lui appartient alors de la chercher dans les principes généraux et l'esprit du texte; il jouit donc d'une certaine liberté, liberté d'interprétation surtout, mais il n'est jamais sans guide.

Nous avons ainsi une législation claire, précise, méthodique, où les règles ne sont pas accumulées, de sorte que la lecture et l'application en sont aisées pour l'homme de loi, législation dans laquelle pourtant il trouve une solution pour tous les litiges.

Cependant les Anglais lui reprochent l'initiative laissée aux tribunaux, et sir Phillimore disait à La Haye : « La façon continentale de rédiger la loi en établissant des principes, permet, à notre point de vue, une bien plus grande latitude à ce

qu'on appellerait « l'appréciation du juge, que n'en laisserait le système anglais », mais, comme nous l'avons vu, cette liberté n'est pas aussi complète qu'il leur semble.

La technique française a fortement inspiré les rédacteurs de certaines conventions internationales, celle de 1910 sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage en mer surtout.

Section III. — Méthodes.

Enfin, deux méthodes sont possibles pour la création d'une loi internationale uniforme : adopter la règle en vigueur dans l'Etat qui a le droit le plus moderne, ou en créer une originale.

Avec le premier système, on a l'avantage d'admettre un texte qui a subi l'épreuve de la pratique et dont la valeur est déjà établie. Lorsque celui-ci est porté devant la Conférence, ses points faibles sont connus, et il est possible d'y apporter de suite les perfectionnements nécessaires, les tâtonnements et les erreurs qui, sur le plan international, ont une gravité particulière sont ainsi évités, et le besoin d'une revision, toujours compliquée, se fera moins vite sentir.

D'autre part, le sens et la portée de ses dispositions ayant déjà été fixés par la jurisprudence nationale, les délégués au congrès connaissent assez exactement le contenu du projet sur lequel ils sont appelés à se prononcer; enfin les tribunaux des Etats signataires auront peu d'hésitation au sujet de l'interprétation, car, sauf réserve expresse, la Conférence est censée attribuer au texte la signification que lui avaient donnée les juges de son pays d'origine.

Ce système a été suivi, notamment par les pays scandinaves lorsqu'ils ont rédigé leur code et par le Comité maritime international pour la Convention sur l'abordage qui a adopté la règle française de la répartition du dommage proportionnellement aux fautes.

Cependant bien souvent l'accord n'a pu être réalisé que par la création d'une règle nouvelle résultant de concessions réci-

proques. L'orgueil national inavoué, peut-être inconscient, empêche chaque pays de s'incliner devant le droit d'un autre, parce que ce serait reconnaître l'infériorité de sa propre législation.

D'ailleurs il entre dans cette résistance plus de bonne foi qu'on ne le croit généralement. Toute nation est habituée à sa propre réglementation, en apprécie les qualités et a appris à s'accommoder de ses défauts; elle a peine à croire à la supériorité des institutions étrangères qu'elle connaît mal, comprend moins encore, et dont les imperfections la choquent. Au contraire, l'idée d'une loi nouvelle, ne suscite pas toutes ces difficultés.

Elle appartient également à tous ceux qui ont concouru à sa formation, n'impose pas les conceptions juridiques d'un Etat aux autres, la vanité nationale n'est pas blessée.

De plus, le sentiment que le sacrifice est égal pour tous, le fait accepter plus aisément. Ainsi s'explique que ce système, en principe moins bon que le premier, ait obtenu davantage de succès. On a eu recours à lui entre autres pour la Convention sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire.

CHAPITRE III

UTILITE DES EFFORTS TENDANT A L'UNIFICATION INTERNATIONALE DU DROIT COMMERCIAL MARITIME.

Les efforts les plus ardents ont été faits depuis un demi-siècle en vue de réaliser l'uniformité internationale du Droit commercial maritime, les promoteurs de ce mouvement se fondant sur les avantages qu'elle présenterait et sur les raisons pour lesquelles elle semble possible. Certains ont même cru que l'on touchait au but : M. Devèze disait à la Conférence parlementaire internationale du commerce tenue à Versailles en 1928 : « Par les quatre dernières conventions, le Droit maritime international a cessé d'être une espérance, un rêve, une utopie; il est né, il existe, il est obéi. »

Cependant les résultats obtenus sont très différents de ceux qu'on espérait, bien des obstacles se dressent, et peut-être serait-il plus sûr de travailler en même temps, comme le conseille M. Bonnecase, à « un droit international privé sainement conçu ».

Section I. — Avantages présentés par l'uniformité.

Possibilités de réalisation.

L'intérêt qu'offrirait l'uniformité des lois régissant le commerce par mer n'est plus à démontrer, tout le monde s'accorde à le reconnaître. Elle correspondrait au besoin de clarté, de souplesse et de sécurité inhérent à ce genre de négoce et ferait disparaître les injustices qui sont la con-

séquence de la situation actuelle ». Songez aux conflits de lois, aux contradictions de principes, de décisions qui étaient avant nos travaux, et qui sont encore pour quelque temps d'un pays à l'autre une si grande entrave pour le commerce international par mer, un si grand risque, une cause de tant de surprises, d'injustices, de dommages pour les armateurs, les assureurs, les négociants, les banquiers... et voici que, dans quelques mois, tout ce mal aura disparu. Les navigateurs et le commerce de toutes les nations rencontreront alors la protection de la même loi dans tous les ports, sur toutes les mers, pour tous les sujets traités par les Codes internationaux », disait M. Franck à la Conférence du Comité maritime international tenue à Gênes en 1925. Désirable au point de vue spéculatif, l'unification ne l'est pas moins au point de vue pratique, puisque la possibilité de prévoir et la sécurité entraîneraient naturellement le développement du commerce, et, par là, du bien-être général : « ...les affaires en seraient grandement facilitées. Par là même on éviterait une déperdition de forces et des frais inutiles; c'est la communauté entière qui en bénéficierait, car chaque fois qu'on produit un objet quelconque ou qu'on le transporte à meilleur compte, on élève le standard de vie de la société entière. » (Dor 1.9.)

De plus l'uniformité établirait en quelque sorte l'égalité dans la concurrence entre les commerçants des divers pays et ramènerait à de plus justes proportions une lutte qui, à l'heure actuelle, se montre ruineuse pour tous. Par suite, elle rendrait possibles et durables certaines améliorations comme la suppression des lettres de garantie et celle des clauses de non responsabilité.

Mais est-elle réalisable? Ses partisans invoquent en faveur de l'affirmative plusieurs arguments.

Ils invoquent d'abord que l'uniformité est de l'essence même du Droit maritime : « Si les lois civiles... sont intimement liées à la nature du gouvernement, aux mœurs et aux habitudes nationales, il n'en est point ainsi des lois du commerce maritime. Produites en tous pays par des besoins semblables, elles tiennent de cette circonstance même un

caractère d'universalité qui permet de leur appliquer ce que Cicéron a si bien dit du droit naturel : *Non opinione sed natura jus constituitur*, et, comme elles intéressent l'univers dans lequel les navigateurs forment, pour ainsi dire, une seule famille, leur esprit ne saurait changer avec les démarcations territoriales, elles doivent être partout les mêmes, parce que partout leur prévoyance hospitalière doit offrir les mêmes garanties aux étrangers qu'aux nationaux » écrivait Pardessus, et on lit dans *le Droit maritime* de Sohr : « Le commerce maritime de sa nature est international, créant un mouvement économique entre les ports de pays différents. Les navires, points d'incidence et lieux d'exécution des règles du Droit maritime, portent en quelque sorte leur droit avec eux. Ils sont comme les sujets d'un même royaume liquide où s'exerce leur trafic, et dont les villes seraient comme projetées aux frontières de terre ferme dessinées par les continents. Ils tissent naturellement l'uniformité par leur va-et-vient. »

Le Droit maritime est donc « indépendant de la forme des gouvernements, des préjugés de caste, des races, des instincts, des habitudes particulières de chaque nation ». Il reposerait seulement sur les nécessités de la navigation maritime qui sont partout les mêmes et exigent partout les mêmes règles.

Cette uniformité essentielle au Droit maritime peut d'ailleurs fort bien se réaliser en fait, disent les partisans de l'unification, puisque nous la retrouvons d'une façon presque constante au cours des siècles, le Droit romain s'imposait à tous les navigateurs de son temps; au moyen âge les grandes coutumes internationales ont des dispositions à peu près semblables; plus tard, l'Ordonnance française de 1681 « devient la règle des jugements dans tous les tribunaux de cette même Europe », enfin le Code français de 1807 étend son influence unificatrice jusqu'en Amérique. Il ne s'agirait donc que d'obtenir un retour à l'état de choses ancien.

On y arriverait d'autant plus aisément que le Droit maritime est, au fond, indépendant des principes qui sont à la base des autres parties du droit privé : « On ne saurait sans

méprise grave considérer le Droit maritime comme une application aux choses et aux gens de mer du Droit commercial terrestre. C'est un principal et non un accessoire » (Ripert, I, 37). Les efforts faits pour classer le Droit maritime dans le Droit privé général seraient de date récente et tout à fait opposés à la vérité juridique. On n'aurait donc pas à craindre de se heurter aux règles fondamentales des législations civiles et commerciales particulières à chaque nation.

D'ailleurs le mouvement en faveur de l'unité du Droit commercial maritime correspond tout à fait à la tendance qui se manifeste à l'heure actuelle dans le droit : dans le Droit public, dans le Droit privé, celui des transports notamment, diverses tentatives ont été faites dans le même sens et on fait remarquer que nous arrivons au terme de l'évolution qui comporte normalement, après l'unification à l'intérieur de chaque nation, celle entre les nations elles-mêmes. Elle correspond également à l'état actuel du commerce maritime qui s'exerce aujourd'hui plus que jamais entre nations différentes : « Dans l'état actuel de nos relations maritimes, il n'est plus possible de régler par des lois internationales s'ignorant l'une l'autre, souvent se contredisant, les obligations diverses imposées à l'armement au nom de l'ordre public... tout le monde sait le gros effort nécessaire pour apporter un peu d'uniformité dans le Droit maritime, c'est un effort véritable nécessité par leur isolement ancien et leur pénétration réciproque actuelle. » (de Rousiers-Dor, I, 9.)

L'état de concentration auquel sont parvenus les diverses professions du monde maritime rend, d'ailleurs, la chose plus facile : l'accord entre les intéressés s'obtient plus aisément et l'unification d'initiative privée devient possible.

Enfin l'unification a pour première condition un état d'esprit, or celui ci s'est développé sous l'influence de travaux effectués depuis cinquante ans. Le mouvement d'opinion prouve que bien des commerçants s'étaient rendu compte de l'intérêt qu'offrirait l'uniformité, mais comme le constate Demogue « beaucoup de manifestations doctrinales augmentent le désir et le commencement de réalisation fait croire à

la réalisation possible ». Le nombre d'associations créées dans ce but, leur propagande, la perfection des textes proposés après études successives par tous les comités, les résultats déjà obtenus ont fait tomber le septicisme et l'abstention. Cette confiance est le principal élément nécessaire au succès.

L'unification du Droit commercial maritime s'appuie sur celle déjà commencée en Droit public maritime, qu'elle complète : conventions sur la circulation en mer, routes, feux, signaux, convention sur la radiotélégraphie, convention de Londres sur la protection de la vie humaine en mer, sur la liberté du transit, le régime des ports, les formalités douanières, le travail maritime.

Toutes ces raisons militent en faveur de l'œuvre entreprise par le Comité maritime international ainsi que par diverses associations, et on serait tenté de partager leurs espoirs. Malheureusement, ces arguments ne sont pas tous inattaquables et l'étude des conférences qui révèle bien des difficultés amène à se demander avec M. Bonnecase s'il n'y a pas là « une conception prématurée, sinon un rêve pur ».

Section II. — Les obstacles à l'unification.

Sans doute, on pourrait remarquer que l'unification n'est pas sans inconvénient : le défaut de concurrence ne mènerait-il pas à « la terrible médiocrité » dont a parlé M. Larnaude, cependant ces craintes ne seraient pas suffisantes pour faire renoncer à l'œuvre entreprise.

Mais il semble bien que les raisons indiquées par ses défenseurs ne sont pas toutes aussi solides qu'on l'a dit; notamment celles tirées de l'essence du Droit maritime. Il paraît difficile de soutenir qu'il est le même en tous lieux, aujourd'hui surtout que les conférences internationales soulignant la diversité profonde des règles adoptées pour une même opération dans les divers pays, et on serait plutôt enclin à se rappeler les sarcasmes de Pascal au sujet de la justice, d'ailleurs M. Ripert lui-même constate : « L'exploitation maritime n'est

plus désormais l'affaire de certaines villes, de certaines classes, c'est la nation tout entière qui y est intéressée. La marine marchande n'est plus indépendante du commerce terrestre, elle est liée à toutes les forces du pays, c'est un prolongement sur mer de l'activité nationale, etc... »

Si encore l'histoire nous montrait l'unité du Droit maritime réalisée d'une façon absolue à plusieurs reprises. Mais il n'en est pas ainsi : nous voyons seulement des périodes d'uniformité relative alternant avec des périodes de diversité relative et la conclusion de M. Sohr (*Le Droit maritime*) nous paraît exprimer la vérité : « Au cours de l'histoire, deux tendances se sont toujours manifestées dans les lois maritimes, le particularisme et l'uniformité. Chacune fut favorisée de chances inattendues, rompant l'équilibre à son avantage. Toutefois, il nous a paru arbitraire, tellement à tout moment un double effort en sens inverse s'accuse, de procéder par grandes divisions qualifiées alternativement de périodes de diversité et de périodes d'uniformité... Le point de départ est un droit très perfectionné, uniformément appliqué dans les limites d'un Etat souverain : c'est le Droit romain. Le morcellement de l'Empire, la destruction de la puissance de l'Etat, le recul de la civilisation sous toutes ses formes, entraînent au moyen âge la naissance de coutumes particulières... ces coutumes, suivant l'évolution du commerce, s'internationalisent avec lui. Nous avons vu naître, à la fin du moyen âge des coutumes internationales, puis des Etats se constituent et... les codifications nationales apparaissent. »

Enfin le dernier argument tiré de l'essence du Droit maritime par les promoteurs du mouvement n'est guère admissible : ils émettent l'idée que cette réglementation est indépendante du Droit privé. Or on sait que M. Bonnet-Case a établi d'une façon certaine l'identité de nature du Droit privé, du Droit commercial terrestre et du Droit commercial maritime. D'une part « le Droit commercial n'est autre chose que le Droit privé s'adaptant chaque jour à la vie commerciale et aux transformations dont elle donne le spectacle » (*Le Particularisme*, n° 162), d'autre part, le Droit maritime lui-

même est une adaptation des règles du Droit commercial général, et du Droit civil aux besoins de la vie commerciale maritime. Nous sommes en présence, selon la comparaison de M. Bonnecase, de floraisons distinctes s'élançant d'un même tronc. Cette identité de nature a d'ailleurs été reconnue par différents auteurs, par exemple M. Hostié : « Il n'y a pas plus de Droit maritime au sens strict du mot qu'il n'y a des Droits des chemins de fer, il y a un Droit contractuel, un Droit des transports, puis certaines règles particulières au transport par mer. De même il y a un droit des assurances et des règles particulières à l'assurance des navires et des choses qu'ils transportent, etc. » Les Romains ont considéré le Droit maritime comme une « partie intégrante du Droit général ». Le lien étroit qui unit les deux parties de la législation se montre d'ailleurs de façon très nette pour certaines institutions : pour les droits réels ou le connaissance par exemple; on l'a également noté à propos de l'assurance dans une conférence relative à l'assurance obligatoire des passagers. L'unification du Droit maritime risque donc d'être entravée par les divergences très profondes qui séparent les conceptions des peuples en Droit privé. Or celles-ci ne semblent pas sur le point de disparaître, quoi qu'on en ait dit : les efforts faits pour les atténuer n'ont pas donné des résultats très encourageants, la lecture du livre de M. Bartin, *Principe de Droit international privé*, nous en convainc; on arrive à une transaction sur des détails d'application, mais l'opposition des principes demeure entière, irréductible, parfois.

Les raisons données par ceux qui travaillent à l'unification à l'appui de leur thèse ne parviennent pas à nous donner pleine confiance dans le succès de leur entreprise, et nous en doutons davantage encore lorsque nous considérons les obstacles à surmonter : les uns sont des obstacles de fond, d'ordre économique et psychologique, d'autres, moindres en apparence sont aussi grands en fait et résident dans des difficultés tenant aux procédés, aux méthodes, aux techniques et aux différences de langues, enfin d'autres apparaissent lorsque

la convention est adoptée et sont dues aux divergences d'interprétation juridique.

La question économique se pose la première. Sans doute, le commerce maritime est, de sa nature, international et met en jeu surtout des intérêts, mais ceux-ci sont souvent en opposition les uns avec les autres à cause des différences de situation résultant des climats, du sol, du développement industriel, etc... Comme le constatait M. Ramadier, l'unification impliquerait « une transaction entre les différents intérêts en présence, intérêts économiques et intérêts nationaux. Car il y a des nations de chargeurs comme les Etats-Unis et les Dominions anglais, il y a des nations d'armateurs comme l'Angleterre, il y en a enfin qui sont, comme la France, tirées entre des intérêts contradictoires. » D'ailleurs, on pourrait en trouver bien d'autres : ceux des assureurs, des banquiers, des importateurs très différents sur certains points de ceux des expéditeurs. Egoïsmes individuels, égoïsmes nationaux se joignent pour rendre difficile l'unification. Ils se sont manifestés fréquemment au cours des travaux. Ainsi lorsqu'il s'est agi de déterminer la responsabilité des propriétaires de navires, l'Angleterre, dont la flotte comprend surtout des bâtiments de grosse valeur, se montrait attachée au système de la responsabilité forfaitaire qui lui était favorable, tandis que les nations continentales, comme la France, possédant des navires plus vieux, moins gros et moins perfectionnés, soutenaient le système de l'abandon en nature. Quand on s'est occupé des privilèges portant sur le navire, on a vu, notamment, se dresser la résistance des pays, les Etats-Unis entre autres, pour lesquels le privilège pour fournitures et réparations présente de grands avantages. A la Conférence de La Haye, chargeurs et transporteurs se sont défendus avec énergie et l'Angleterre, nation de transporteurs, n'a accepté la loi internationale que sous la pression des Dominions lorsqu'elle y a vu son intérêt. A la Conférence de Gottenbourg 1923, les armateurs britanniques « ne voulaient rien entendre, ayant l'impression qu'ils donneraient plus qu'ils ne recevraient » ; les pays transporteurs ont d'ailleurs

soutenu un point de vue très différent de ceux fournis par les pays d'émigrants, etc... Aussi doit-on dire avec M. Ripert, « on oublie dans ce désir d'uniformité de tenir compte d'une chose, l'intérêt économique des pays. On reconnaît que cet intérêt a une influence sur les lois civiles, mais combien est-elle plus grande sur les lois maritimes puisqu'elle est seule à s'exercer. Il est purement théorique d'affirmer que tous les peuples ont le même intérêt, doivent donc avoir les mêmes lois. Leur situation est trop profondément différente pour qu'ils puissent accepter les mêmes règles. Le commerce maritime est un moyen efficace de domination dans la lutte internationale. La politique de protection pratiquée aujourd'hui par tous les pays est difficilement conciliable avec l'uniformité internationale des lois. Cette diversité d'intérêts s'est manifestée dans les conférences internationales avec une telle force qu'on a pu se demander si elle n'est pas exclusive de toute entente. »

Le commerce maritime a son origine dans des divergences de situations souvent irréductibles, et l'importance de ce négoce est, à l'heure actuelle, une question de vie ou de mort pour bien des pays, aussi est-il fort à craindre que ceux-ci ne renoncent pas de si tôt à cette forme de protection des nationaux et n'adoptent pas des textes moins favorables pour eux que ceux dont ils jouissent.

Il ne faut pas davantage méconnaître l'importance des obstacles d'ordre psychologique. C'est d'abord l'indifférence des masses : « Notre sujet n'est pas de ceux auxquels un grand public s'intéresse constatit Bernaërt inaugurant la section belge du Comité maritime international, les études du Droit international ne peuvent s'adresser qu'à un public restreint. » Il s'ensuit qu'on ne doit pas espérer créer en la matière un mouvement d'opinion irrésistible.

De plus il est difficile d'imposer la même loi à des peuples de civilisation différente : ceux dont le développement n'est pas avancé comprendraient mal une législation savante, et des règles simples ne sauraient donner satisfaction aux autres. Ceci a d'autant plus d'importance que, ainsi que nous l'avons

dit, le Droit maritime est uni aux quatre branches du Droit par son fondement et sa structure même et que la tendance à reconnaître l'unité du Droit privé est maintenant soutenue par des juristes éminents. Les pays acceptent difficilement des dispositions opposées aux conceptions en honneur dans leur Droit national général. Nous voyons souvent, dans les conférences, les délégués déclarer que telle ou telle disposition ne pourrait être consacrée par leur pays parce qu'elle est trop nettement contraire aux principes généraux qui y sont admis; les Anglo-Saxons se font remarquer par leur intransigeance à cet égard et la chose est d'autant plus grave qu'ils représentent une grande partie du tonnage mondial. D'ailleurs, même lorsque les congressistes emportés par l'ambiance et l'esprit de concession acceptent des sacrifices, bien souvent ils ne sont plus, là, d'accord avec leurs mandants, et leurs décisions ne sont pas ratifiées par les corporations intéressés.

La routine joue aussi son rôle : les praticiens et leurs clients sont habitués à leur législation, ils connaissent les solutions qu'elle donne, le sens et la portée de ses termes, ils ont donc le moins d'hésitations possibles; au contraire avec un texte nouveau chaque difficulté devra être étudiée, il y aura pendant un certain temps des incertitudes, des responsabilités pour les hommes de loi, des procès pour les justiciables, aussi les uns et les autres redoutent-ils parfois le changement.

Enfin l'orgueil national intervient d'une façon très importante. Chaque pays promet sa collaboration sincère, se déclare prêt à adopter le texte nouveau s'il lui paraît plus parfait que le sien propre, mais, en fait, comme le constate M. Demogue, « l'esprit dominateur se montre dans les conférences internationales, dans un effort pour faire triompher le point de vue national, alors que ce qu'il faut essayer, c'est de faire triompher la solution la meilleure, où, si elles sont d'égales valeurs, celle qui remporte le plus d'adhésions ». Ainsi, Elsmilie, à la Conférence de Vienne, ne pouvant faire prévaloir le système préconisé par ses compatriotes, déclarait préférer qu'aucun projet ne soit adopté, et on vit un des délégués anglais quitter même la Conférence. Hill et Rudolph, à La

Haye en 1921, déclarèrent à propos de plusieurs dispositions que celles-ci ne seraient pas adoptées en Grande-Bretagne tant qu'elles ne seraient pas mises en harmonie avec les principes anglais sur cette matière.

Il faut de plus compter avec l'illusion des juristes qui attribuent une importance souvent exagérée aux règles admises dans leurs pays et méconnaissent la valeur de celles consacrées à l'étranger. Leur Droit national exerce sur eux une suggestion, leur semble « le Droit », plus qu'« un droit », même lorsqu'ils ne sont pas convaincus de la perfection de la loi nationale ils lui demeurent attachés, « c'est une question de sentiment, disait sir Norman Hill à La Haye en 1921, nous avons toujours eu cette clause. » Les traditions nationales sont souvent invoquées, surtout par les Anglais, empêchant ainsi de faire adopter des dispositions en sens contraire.

Un autre inconvénient résulte parfois de l'existence dans certains États de lois récentes faites sur le sujet traité à la Conférence. Ils en sont satisfaits car ils n'ont pas encore eu le temps de voir ses inconvénients, elle n'est pas démodée, ils en sont fiers, car elle exprime leurs tendances, répond à leurs besoins, représente, à leur avis, le dernier mot du progrès, aussi n'ont-ils pas envie d'en changer. C'est seulement lorsqu'elle est vieillie, comme les textes sur l'abordage, sur l'assistance et le sauvetage en France avant 1910 qu'un changement est bien accueilli.

D'autre part chaque nation a tendance à s'hypnotiser sur les circonstances particulières et momentanées qui l'intéressent spécialement, et leur attache une importance exagérée, ainsi Ettinger, représentant de l'Autriche à la Conférence de Vienne, était trop fortement impressionnée par la situation de son pays et la possibilité d'une dépréciation profonde des monnaies.

Enfin une théorie pourrait créer une difficulté grave comme M. Dor le faisait remarquer à Peaslee « avec la fâcheuse extension prise par la doctrine de Monroe dans le domaine économique, il est quelque peu vain d'espérer obtenir l'application en Amérique des règles d'origine européenne », et il

faut avouer en effet que les Etats-Unis s'abstiennent de prendre part à des conférences portant sur des questions fondamentales du Droit maritime, et que, lorsqu'ils y ont pris part et signé, ils ne ratifient pas. Si on songe qu'à l'heure actuelle, on commence à parler d'une « sorte de doctrine de Monroe » pour l'Extrême-Orient dont l'idée semble appartenir au Japon, les craintes au sujet de l'unification internationale s'accroissent.

A ces obstacles viennent s'ajouter ceux qui dérivent des procédés, des méthodes, des techniques adoptées.

En ce qui concerne les procédés, au xix^e siècle on a fait appel à l'initiative privée agissant seule. On espérait que, grâce à leur état de concentration et aux syndicats, les professions maritimes comprendraient la nécessité de certains sacrifices pour parvenir à une entente. Malheureusement il n'en est pas ainsi : « l'organisation syndicale ne coalise les intérêts concurrents que pour les soutenir et non pour modérer ceux qui les défendent. On n'obtient la discipline qu'en présence d'un danger grave, les grands syndicats se livrent au profit de leurs membres à une sorte de surenchère dédaigneuse de l'intérêt commun » (Ramadier, annexe, p. v., 5 juin 1930). On voit dans chaque conférence les représentants des grandes corporations maritimes défendre leurs intérêts avec âpreté. Chargeurs et armateurs, notamment, en dépit de leurs protestations de bonne volonté, de leur désir de conciliation sans cesse affiché, ne se résignent pas volontiers à des concessions et conservent dans la discussion toute leur hostilité, comme le remarquait Dor à La Haye.

Aussi évite-t-on de s'occuper des points susceptibles d'entraîner des difficultés. M. Ijitta avançait à Amsterdam « l'accord a été difficile et il serait imprudent d'examiner les détails ». Il s'ensuit que l'unification est parfois plus apparente que complète, il arrive qu'on se borne à consacrer l'uniformité sur les questions où elle était déjà faite sans parvenir à apporter les améliorations souhaitées. Le Code du travail maritime en France n'a pu être rédigé qu'après l'abandon des perfectionnements entrevus d'abord, et M. Bonnecase

a démontré que les Règles de La Haye, 1921, ne changeaient pas grand'chose à l'état de fait créé par le connaissance de sortie de France.

D'autre part, ce procédé ne peut être employé pour toutes les parties du Droit maritime : les sujets réglés par la loi d'une façon impérative, restent hors de son atteinte, et l'ordre public de chaque pays doit être respecté.

Un inconvénient grave peut résulter de la composition de l'assemblée, dans laquelle les représentants d'une profession, d'un pays dominant; ils font adopter les solutions qui leur plaisent, mais ne sont pas, par la suite, accueillies des autres corporations et des autres nations. M. Dor a insisté sur ce danger à La Haye en 1921 : « je crains que les intérêts britanniques soient représentés de façon si large et si compétente dans cette assemblée, que l'assemblée perde de vue le fait que nous n'établissons pas des lois pour l'empire britannique, mais pour le monde entier », et Van Slooten a fait la même remarque. Les assemblées comprenant une majorité d'armateurs ont tendance à accorder davantage à ceux-ci.

De plus, constituée surtout par des praticiens et sentant la difficulté de s'entendre sur des principes généraux, l'assemblée admet surtout des solutions particulières; on a en fin de compte des énumérations, et par suite des oublis, une convention incomplète, insuffisante.

L'unification obtenue par ce procédé a un grand défaut : elle est soumise à la bonne volonté des individus. Elle peut donc être très lente à se produire, mais surtout elle risque de n'être ni absolue ni durable. Les intéressés sont libres de ne pas l'adopter et c'est ce qui se produit souvent, témoin l'échec complet subi par les Règles de La Haye, ou de ne l'adopter qu'en partie, et cela même lorsque certaines dispositions de ces Règles interdisent les clauses contraires, ainsi que l'a prouvé l'arrêt de la Cour de Bruxelles du 14 octobre 1927. Dans de nombreux connaissements contenant une référence aux Règles d'York et Anvers pour l'avarie commune, nous trouvons une réserve donnant à l'armateur le droit d'appliquer à son gré ces Règles ou la législation nationale. Même

après avoir adopté la Règle internationale, les parties l'abandonnent quand il leur plaît, il est permis de penser que l'initiative privée ne peut à elle seule produire l'uniformité internationale du Droit commercial maritime.

Aussi a-t-on eu recours à l'intervention des Etats. Mais celle-ci n'est pas possible pour toutes les parties du Droit maritime, a-t-on fait observer à propos de la vente caf, et les questions laissées, à cause de leur nature, à la libre convention des parties, ne peuvent recevoir par ce procédé une solution uniforme.

De plus la matière semble ne pas préoccuper beaucoup les Parlements, et leur inertie est difficile à vaincre, peut-être est-ce, comme l'a dit Slooten, « parce que ce sujet manque d'intérêt électoral ».

L'intervention de l'Etat peut se produire de différentes façons. Il peut d'abord y avoir imitation spontanée, comme pour l'Ordonnance française de 1681, ou notre Code de 1807, ou bien vote de lois identiques préparées en commun : c'est ce qui s'est passé pour les pays scandinaves. Seulement ces deux procédés ont des chances de succès surtout pour un groupe restreint de pays unis par des relations constantes, une communauté d'origine ethnique, de langue, de tradition, de civilisation, mais si ces conditions font défaut, il y a peu de chances de réussite.

De plus, lorsqu'il y a imitation simple, les Etats adoptant une législation étrangère risquent de s'imposer des Règles mal adaptées à leur propre situation. qu'ils ne sont pas capables de comprendre, qui se heurteront aux principes généraux de leur Droit, et à leur système administratif.

Ces deux formes d'intervention de l'Etat n'assurent pas une uniformité absolue et durable.

D'abord les pouvoirs publics de chaque nation interviennent quand bon leur semble et il peut s'écouler de très longues années avant que l'unification se réalise. Ensuite les Parlements sont libres de n'adopter le texte international qu'en partie, et c'est généralement ce qu'ils font, les codes scandinaves eux-mêmes ne sont pas identiques et bien des diffé-

rences de détails subsistent, importantes pour la pratique. Enfin le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire restent maîtres de l'interpréter à leur gré dans leurs circulaires et leurs jugements, ce qui entraînera des divergences dans l'application, et le Pouvoir législatif peut dès le lendemain de son vote bouleverser la législation ainsi établie.

Uniformité incomplète et de durée incertaine, tels sont les inconvénients qui font que ces procédés n'ont pas été préconisés par les partisans de l'unification. Ils ont au contraire placé leur espoir dans les conventions entre Etats. Cette source de droit est, à l'heure actuelle, la plus importante pour notre matière puisque six traités ont été élaborés, grâce auxquels, d'après le professeur Larnaude, « le Droit maritime se trouvera bientôt unifié dans son entier ».

Les conventions internationales tendant à l'unification du Droit commercial maritime, tout au moins dans le système suivi jusqu'à présent, comportent, avant l'intervention des pouvoirs publics, celle de l'initiative privée. Le texte est établi par un accord entre les intéressés « les diplomates s'effacent avec bonne grâce devant les techniciens ». Aussi ce procédé se heurte-t-il à certains des obstacles dont il a été question à propos de l'initiative privée : entente difficile, portant sur des applications plutôt que sur des principes généraux, etc... Le texte adopté par les praticiens et les juristes subit ensuite l'épreuve de la Conférence diplomatique. Les représentants accrédités du gouvernement doivent, à leur tour, se mettre d'accord à son sujet, ce qui est un nouveau risque d'échec; de plus, ainsi que le constate M. Ripert, « chaque pays réclame une exception, la politesse diplomatique la fait accorder, elles s'additionnent et finissent par submerger la règle ».

Le traité, dans les formes que lui a données la Conférence diplomatique est ensuite soumis aux organes compétents dans chaque pays pour être ratifié en tant que traité, d'une part, d'autre part être adopté à titre de loi interne. A ce moment apparaissent des difficultés constitutionnelles. Tantôt le même pouvoir est compétent pour prendre les deux

décisions, tantôt ce sont deux pouvoirs différents; en tout cas les droits qui peuvent être exercés à l'égard du traité ne sont pas les mêmes que ceux exercés à l'égard de la loi.

Le traité rencontre des obstacles plus ou moins grands selon les constitutions des pays : en France, la ratification du traité exige le vote concordant des deux Chambres et la promulgation émane du Président; aux Etats-Unis le Sénat seulement autorise le Président à ratifier, etc... Les Parlements, comme le fait remarquer M. Bonnetcase, se prononcent non sur le texte lui-même, le plus souvent rédigé en une langue étrangère qu'ils ne peuvent comprendre, mais sur une traduction. En admettant qu'aucune autre difficulté d'ordre économique ou psychologique ne les arrête, il est certain qu'ils hésiteraient à se lier, à abdiquer leur indépendance à l'égard des autres Etats pour le temps fixé par la convention. De plus, chacun éprouve des craintes à se lier le premier, comme le prouve le compte rendu de l'état des ratifications fait à la Conférence d'Anvers en 1930. M. Bonnetcase le constate ironiquement « chacun veut ratifier la convention... si le voisin commence par le faire ».

Lorsque les Parlements se sont prononcés en faveur du traité, et que la ratification est faite, un pas est accompli, « mais non point le pas décisif », dit M. Bonnetcase. La ratification de la convention n'empêche pas la législation nationale de subsister, l'aboutissement logique est donc la substitution à cette législation du texte de la convention transformé en articles de lois. C'est ici que la tâche devient ardue ainsi qu'on s'en est rendu compte par le sort réservé à l'heure actuelle à des conventions diplomatiques considérées par leurs auteurs comme destinées à révolutionner le Droit maritime commercial. » L'organe chargé de se prononcer sur cette loi n'est pas toujours le même que celui qui est intervenu pour le traité, aux Etats-Unis par exemple, ce sera la Chambre des représentants et le Sénat. En tout cas, le texte présenté est généralement une traduction du texte original, traduction dont le Parlement ne peut apprécier véritablement la fidélité. Le pouvoir législatif jouit, en cette circonstance, du Droit

d'amendement, comment espérer que « par extraordinaire, dépouillant tout amour propre national, les Etats du monde entier acceptent de répudier brutalement leurs législations existantes, et, avec elles tout leur passé, pour accepter sans y changer un seul mot le texte international. Il est assez malaisé de concevoir que tous les Parlements du monde consentiraient à évoquer pour une fois le Corps législatif de la Constitution de l'an VIII et à se transformer en un corps de muets ». En effet il est rare que les Parlements transforment le texte en loi interne sans le retoucher : la loi de 1916 sur l'assistance et le sauvetage n'est pas identique à la Convention de 1910, l'Angleterre a étendu l'article 6 de la convention sur les connaissements que le projet français supprime, etc.

Une notion vient parfois restreindre la possibilité de reproduire intégralement la loi internationale : celle de l'ordre public interne. « Chaque Etat est en quelque sorte maître d'établir les organisations législatives les plus propres à conserver son existence et assurer son développement. On ne peut pas songer un instant à donner à la loi internationale la force de briser les lois nationales représentatives de la notion d'ordre public », écrivait M. Bonnecase à propos du Droit international privé, ce jugement n'est pas moins exact pour notre matière. M. Pillet mettait en relief le même idée. « Personne ne doute que l'obligation dans laquelle se trouve un Etat d'admettre sur son territoire l'application des lois étrangères n'ait une limite, et que cette limite ne se trouve au point où la loi étrangère aurait pour conséquence de compromettre l'action de quelques principes jugés par l'Etat indispensables à la sauvegarde de la société particulière qu'il représente. Devant une nécessité aussi impérieuse, il n'est ni sentiment de courtoisie, ni obligation internationale qui tiennent », et le même auteur constatait ailleurs qu'il n'y a pas vraiment d'ordre public international que l'on doive opposer à l'ordre public national. Il notait enfin « la mobilité, autrement dit l'actualité de cette notion ». Or M. Bonnecase remarque « s'il est un domaine dans lequel la notion d'ordre public interne restreigne ainsi la portée de la loi internatio-

nale, c'est bien le domaine maritime... l'organisation juridique donnée par ces Etats à la marine marchande et à tout ce qui s'y rattache, ne peut être considérée que comme s'imposant au respect des autres Etats ».

Une autre difficulté, importante en fait, découle de l'organisation administrative particulière à chaque Etat, qui peut ne pas se concilier aisément avec la loi internationale.

D'autre part, le pouvoir législatif, une fois la loi votée, conserve le droit d'en bouleverser les dispositions, ce qui détruirait l'uniformité si péniblement acquise. Sans doute il hésitera à le faire, la matière étant complexe et technique, mais l'incertitude n'en subsiste pas moins.

Ce procédé, comme les autres, risque donc fort de ne pas créer une uniformité absolue et durable.

Quel que soit le procédé adopté, des obstacles surgissent du fait de la méthode suivie : on est d'accord à l'heure actuelle pour éviter les projets embrassant trop de matières, mais lorsqu'on se borne à régler des points particuliers, certains pays se refusent à consacrer une disposition trop intimement liée à des questions qui doivent faire l'objet de conventions ultérieures : la résistance de l'Angleterre a été longtemps fondée sur cette raison.

Lorsque le Congrès fait sienne la solution déjà admise dans un Etat, les autres tergiversent ou s'ils l'admettent, ils la comprennent et l'appliquent parfois mal. Si au contraire on organise une solution nouvelle, on court le risque de commettre des erreurs et de se livrer à plusieurs essais avant d'obtenir satisfaction.

La technique elle-même entraîne des difficultés sérieuses. On sait la différence qui sépare sur ce point la conception anglaise de la conception continentale. Il y a là une opposition profonde qui semble parfois insurmontable. Elle s'est manifestée notamment à propos de la convention sur le connaissance, au cours de la discussion et ensuite dans certains pays. Edifiée d'après la technique anglaise, le texte est passé assez aisément dans la législation britannique, mais n'a pu être présentée au Parlement français qu'après de

graves modifications destinées à l'adapter à l'esprit et aux habitudes intellectuelles de notre pays; l'Italie a également senti le besoin de retoucher les textes; les Allemands et les Scandinaves protestent eux aussi.

Il n'est pas jusqu'aux divergences de langues elles-mêmes qui ne viennent compliquer la rédaction : il ne suffit pas de s'entendre sur la règle, il faut encore l'exprimer de façon assez claire et précise pour que les praticiens n'aient pas d'hésitations par la suite. Souvent on se heurte à l'impossibilité de traduire des mots importants : « due diligence » ne peut être exactement rendu en français; il n'y a pas équivalence entre « prima facie évidence » et « présomption jusqu'à preuve contraire », pour « management », on n'a pu trouver un terme français vraiment satisfaisant, « Doit » ne correspond pas à « should »; la Conférence de Vienne a dû se résigner à adopter « impossible », ce qui peut entraîner des divergences, puisqu'il fallait renoncer à « impossibilité légale ou matérielle », faute d'un mot anglais tout à fait juste, des expressions en apparence semblables ont des significations différentes : « baratry » ne correspond pas à « baraterie ». L'accord n'a pu se faire sur le sens de certains termes : émigrant par exemple. Et il ne faut pas croire qu'il y ait là une question de peu d'importance : on l'a bien vu à la Conférence de Londres où le vocable « place fortifiée » a ému et fait reculer l'Angleterre. Cette difficulté a donc les conséquences les plus graves; on se demande s'il est possible d'en triompher, et si l'uniformité n'est pas condamnée de ce fait à rester une apparence.

Enfin de nouveaux obstacles surgissent lorsqu'il s'agit d'appliquer la convention : « cette unification, en laissant subsister les principes généraux de chaque droit, les habitudes mentales, les méthodes d'interprétation, voire le vocabulaire juridique de chaque peuple, en laissant agir sur les textes morts des actes internationaux les jurisprudences divergentes des différents pays ne seraient souvent qu'une simple apparence » (Ramadier, annexe, p. v, 5 juin 1930).

Il faut d'abord noter qu'un Congrès ne peut tout prévoir, des conflits inattendus se produisant, chaque pays apportera

la solution qu'il croira conforme aux principes, mais il est probable que des divergences en résulteront. On a proposé d'y remédier par le moyen de Conférences se réunissant périodiquement pour apporter au texte les améliorations nécessaires et le compléter, mais ce système est lent et l'accord se fera-t-il aisément. Les mêmes reproches peuvent être faits à l'idée d'une commission permanente, chargée de la même mission.

Mais surtout l'application de la Convention aux différends particuliers est faite par les tribunaux nationaux. Ceux-ci assurent le respect de la loi d'une part, du traité d'autre part, deux textes qui souvent ne sont pas tout à fait identiques. Pour la première il n'a à se préoccuper que de la règle votée par le Parlement, en s'éclairant de la discussion et des travaux préparatoires; il s'inspirera pour la comprendre, la compléter, des principes généraux, de la méthode, de la jurisprudence de son pays et il donnera aux termes leur sens ordinaire; en Droit commercial maritime notamment, il aura recours au Droit commercial général, il appliquera les règles de procédure ordinaire. Or on sait combien sont profondes les divergences entre les législations pour toutes ces matières. Il en résultera sans doute des différences entre les solutions jurisprudentielles des divers pays. Internationale dans son origine la loi risque fort d'être nationale dans son application. Cet inconvénient qui ne se présente pas dans les cas où l'initiative privée intervient seule, est au contraire porté au maximum dans le cas d'intervention de l'Etat sous forme d'imitation spontanée ou de vote de lois préparées en commun sans traité.

Lorsqu'une convention est intervenue la situation est encore plus complexe, puisque les tribunaux sont chargés, en même temps que de l'application de la loi, comme il vient d'être dit, de celle du traité. Mais le traité, M. Martin l'a longuement exposé, ne constitue une source de Droit pour chacun des Etats contractants, qu'autant qu'il y contracte les caractères de la loi, et opère comme opérerait une loi nouvelle dans cet Etat. Le juge n'aura donc à tenir compte que du texte national, mais celui-ci n'étant, en principe, qu'une traduction

du texte international, que fera le juge si les dispositions de l'un et de l'autre ne sont pas absolument identiques ? En cas de doute ou d'obscurité devra-t-il s'inspirer des travaux préparatoires nationaux, ou de ceux de la Conférence ? Logiquement, les tribunaux devraient rechercher l'intention des auteurs du traité, des diplomates qui l'ont négocié. Mais les différences de langues ne permettent pas toujours au juge de faire ces recherches, il faudrait alors s'adresser aux fonctionnaires étrangers pour obtenir les éclaircissements nécessaires, ce qui serait une cause de difficultés et de lenteurs. De plus, il est probable qu'aucun Etat n'acceptera jamais que ses lois et ses conventions soient expliquées et complétées à l'aide de documents étrangers, ce qui le mettrait en quelque sorte dans une situation subordonnée. M. Bartin indique que les traités internationaux sont interprétés en fait par référence aux dispositions correspondantes de la loi nationale. Pour le Droit commercial maritime, on fera appel au Droit commercial général et au Droit privé général; les règles de procédure elles-mêmes s'appliqueront et pour se rendre compte de l'importance de ce fait, il suffit de songer que l'appréciation des preuves, leur admission, leur valeur varie selon les pays. Comme le dit M. Bartin, le traité se rattache automatiquement à la loi interne. Ce mode d'interprétation a d'autant plus de conséquences que le traité, par la force des choses, contient toujours des lacunes, que le texte appliqué n'est qu'une traduction de ce traité lui-même, et que de nouvelles imprécisions en résultent naturellement. Il s'ensuit que la convention prend, dans l'application, un caractère national et que des divergences apparaîtront entre les décisions des différents pays. Il en est de même pour les règles dues à l'initiative privée, puisqu'elles donnent lieu à la traduction et à l'interprétation d'après les mêmes méthodes que le traité.

Cet obstacle est d'une gravité exceptionnelle puisqu'à l'heure actuelle il n'existe aucune juridiction internationale chargée de maintenir l'unité d'interprétation. Aussi a-t-on proposé la création d'une Cour de cassation internationale, création qu'avait déjà envisagée Napoléon pour cimenter l'union des Etats

européens telle qu'il la concevait. Mais il y a bien des difficultés : comment l'organiser ? On ne peut y faire entrer des représentants de tous les pays, et pourtant ne parlera-t-on pas de partialité, si parmi les juges se trouve un compatriote d'une seule des parties ? Quelle compétence lui reconnaître ? faut-il porter devant elle les litiges entre plaideurs de même nationalité ou seulement ceux intéressant des individus appartenant à des pays différents ? Une autre difficulté vient de la différence d'organisation des cours suprêmes, les décisions en émanant qui seront soumises au contrôle de la Cour internationale portent tantôt sur des questions de fait seulement tantôt sur des questions de fait et de droit à la fois. L'accroissement des degrés de juridictions entraînera des lenteurs, d'autant plus que l'encombrement du rôle de la Cour est à craindre. De toute façon il est très probable que les Etats ne consentiront pas à s'incliner devant une juridiction étrangère jusqu'à la faire juge de la valeur de leurs propres sentences, et n'accorderaient pas l'exéquatur aux décisions réformant les arrêts de leur Cour suprême.

CONCLUSION

En somme, on ne peut considérer la situation avec beaucoup de confiance : sans doute des conventions ont été votées, mais les ratifications se font attendre. Celles sur l'abordage et le sauvetage ont eu du succès, seulement elles portent sur des questions pour lesquelles l'unification était particulièrement aisée, aussi leur exemple n'est-il pas concluant. Les conventions de 1924 et de 1926 au contraire ont recueilli bien peu de ratifications. D'autre part, il n'y a de véritable uniformité qu'autant que les Etats adoptent le texte international à titre de Droit interne, et rares sont ceux qui s'y résignent, on a même dit que tout le succès du Comité maritime venait de ce qu'il ne réclamait pas cette mesure de ses adhérents. Nous obtenons, en somme, sur certains points, une sorte de Droit international privé qui donnera lieu à des divergences d'interprétation, mais c'est tout.

Et, M. Bonnecase le souligne, « rien ne peut faire disparaître la prétention des Etats à marquer leur individualité et leur indépendance, aussi bien sous la forme d'une législation appropriée à leur conception que sous toute autre forme ».

Pour réaliser véritablement l'uniformité en cette matière, il faudrait un pouvoir législatif supérieur, au profit duquel tous les Parlements se dessaisiraient de leurs droits quant à la législation maritime; un pouvoir judiciaire supérieur dont les décisions s'imposeraient à tous, un pouvoir exécutif supérieur pour en assurer l'exécution, en somme une souveraineté internationale au-dessus de tous les Etats; d'ailleurs on peut noter qu'en Droit privé, l'uniformité absolue et durable a été à peu près toujours liée à l'unité politique, la préparant ou la complétant.

Peut-être y arriverons-nous un jour, lorsque la notion de communauté internationale sera tout à fait entrée dans les esprits et que nous aurons véritablement une Société des nations. Mais nous sommes encore loin de cet idéal.

On ne peut attendre ce moment pour porter remède aux inconvénients de la pratique. Il serait bon de continuer les efforts vers l'uniformité, parce que celle-ci peut être réalisable sur certains points où les divergences sont seulement de technique, et non d'intérêts, et que « tout lambeau d'unité est un progrès », mais il faudrait entreprendre en même temps la création d'un Droit international maritime commercial pour tous les pays.

Et nous croyons qu'il est sage, en fin de compte, d'adopter l'avis de M. Bonneau (Particularisme n° 191) : « L'unification du Droit commercial maritime ne sera jamais intégralement réalisée. Le serait-elle par l'effet d'une intervention mystérieuse et imprévisible qu'elle ne le serait que nominale-ment. La diversité des langues, la multiplicité des méthodes d'interprétation juridique persisteraient à détruire ce que les représentants diplomatiques ou les législateurs auraient fait ou cru faire. Dès lors, tout en poursuivant la réalisation du rêve de l'unification, le mieux est de se retourner vers le Droit international privé, et de lui réclamer les solutions qu'exige l'état présent de l'opposition des législations maritimes ».

Vu,
Le Doyen,
FERRON

Vu, bon à imprimer :
Le Président de thèse,
J. BONNECASE

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 10 novembre 1932
Le Recteur de l'Académie,
A. TERRACHER.

ADDITION

Notre thèse était déjà à l'impression lorsque nous avons appris le dépôt de deux projets de lois tendant à obtenir du Parlement français l'autorisation, pour le pouvoir exécutif, de ratifier et faire exécuter la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée par la France, le 28 février 1925 et la convention internationale sur la responsabilité des propriétaires de navires, signée le 24 août 1924. L'exposé des motifs insiste sur l'utilité que présenterait la création d'un droit maritime uniforme relativement à ces matières, et la nécessité d'une modification de la législation française pour mettre celle-ci en harmonie avec les conventions (*J. O.*, 20-10-32 Annexe).

BIBLIOGRAPHIE

- Bartin** (E.). — *Principes de Droit international privé selon la loi et la jurisprudence française*. Domat-Montchrestien, Paris, 1930.
- Beauchet** (Ludovic). — *Lois maritimes scandinaves*, Paris, 1894, Imprimerie Nationale.
- Berlingieri** (Francesco). — *Verso l'Unificazione del diritto del mare*. Athenaeum Rome, 1918.
- Bonnecase** (Julien). — *Traité de Droit commercial maritime*. Sirey, Paris, 1923.
— *Le Droit commercial maritime. Son particularisme*. Sirey, 1931.
- Collard** (Joseph). — *Aperçu de Droit maritime belge*. Imprimerie maritime, Reclam Anvers, 1931.
- Cosach** (C.). — *Traité de Droit commercial*. Trad. Mis. Giard et Brière, Paris, 1904.
- Demogue**. — *Unification internationale du Droit privé*. Rousseau, Paris, 1927.
- Desjardins** (Arthur). — *Introduction historique à l'étude du Droit commercial maritime*. Pedone-Lauriol, Paris, 1890.
- Galibourg** (Henri). — *Unification du Droit maritime commercial*. Gireaudeau, Angers, 1912.
- Fromageot** (Henri). — *Code maritime britannique traduit et annoté*. Pedone, 1896.
- Hostie** (Jean). — *L'Unification du Droit maritime*. J. de Richaume, Anvers, 1912.
- Huvelin et Lévy-Bruhl**. — *Etude d'histoire du Droit commercial romain*. Sirey, Paris, 1929.
- Lyon-Caen et Renault**. — *Traité de droit commercial. Droit maritime*. Pichon, Paris, 1928.

Larnaude (F.). — Rapport à M. le Garde des Sceaux sur l'Unification législative entre la France et l'Italie. Imprimerie nationale, Paris, 1929.

Pardessus. — Collection des lois maritimes.

Ripert (Georges). — *Traité de Droit maritime*. Paris, Rousseau et C^{ie} 1929.

Sohr (Frédéric). — *Le Droit maritime et son unification internationale*. Larcier, Bruxelles, 1914.

Journal Officiel. Rapport de Ramadier, J. O. 20-6-30. Annexe.

Journal de Clunet.

Annuaire de Législation étrangère.

Revue de Droit maritime comparé.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
Utilité de la mer et du commerce maritime pour les peuples. Revendication de la propriété de la mer. La liberté des mers. Les restrictions qui lui sont encore apportées à l'heure actuelle	2

PREMIERE PARTIE

APERÇU SUR LA DIVERSITE DES LEGISLATIONS ACTUELLES ET LES EFFORTS EN VUE DE L'UNIFICATION

Chapitre Premier. — Etudes des trois groupes de législations commerciales maritimes	17
<i>Section I. — Le groupe anglo-saxon</i>	17
<i>Section II. — Le groupe germano-scandinave</i>	
<i>Section III. — Le groupe latin</i>	50
<i>Section IV. — Les législations modernes</i>	72
Chapitre II. — L'effort vers l'unification aux XIX^e et XX^e siècles	84
<i>Section I. — National Association for the promotion of Social Science : but, histoire, résultats</i>	85
<i>Section II. — International Law. Association, but, organisation, histoire, résultats</i>	87
<i>Section III. — Le Comité maritime international : but, histoire, résultats</i>	89
<i>Section IV. — Renseignements complémentaires sur les associations et congrès ayant collaboré à l'unification du droit commercial maritime. Les Congrès diplomatiques. Chambre de commerce internationale. Institut de Droit international. Société des Nations</i>	93
Chapitre III. — Coup d'œil sur l'uniformité du Droit maritime à travers les siècles	95
<i>Section I. — Le Droit maritime romain</i>	97
<i>Section II. — L'époque des coutumes</i>	101
§ I. La Méditerranée	103
§ II. Les côtes de l'Océan	104
§ III. La Baltique et la mer du Nord	105
§ IV. Les faits favorables à l'unification vers le XVI ^e siècle	109
<i>Section III. — L'ère des codifications nationales</i>	111
§ I. Les grandes Ordonnances royales	111
§ II. Les Codes des XIX ^e et XX ^e siècles	115

DEUXIEME PARTIE

LES RESULTATS OBTENUS ET LES ESPERANCES QUE L'ON PEUT CONCEVOIR POUR L'AVENIR

Chapitre Premier. — Les résultats obtenus.....	121
<i>Section I. — Les Règles à caractère privé.....</i>	<i>121</i>
§ I. Les Règles d'York et d'Anvers : intérêt présenté par l'unification dans cette matière. Divergences principales entre les législations avant l'intervention de l'International Law Association. Historique des efforts. Etude des Règles d'York et d'Anvers. L'accueil qu'elles ont reçu.....	121
§ II. Les Règles de Vienne : Historique des efforts. Etude des Règles de Vienne	136
<i>Section II. — Les Conventions internationales.....</i>	<i>140</i>
§ I. Les Conventions ratifiées par la France.....	141
I. <i>L'abordage</i> . Utilité présentée par l'unification en cette matière. Principales divergences de législations existant avant la Convention historique des efforts. Etude de la Convention de 1910. L'accueil qu'elle a reçu.....	141
II. <i>Sauvetage et Assistance en mer</i> ; Principales divergences de législation existant avant la Convention. Historique des efforts. Etude de la Convention de 1910. L'accueil qu'elle a reçu.....	157
§ II. Les Conventions non ratifiées par la France.....	168
I. <i>Limitation de responsabilité des propriétaires de navires</i> . Utilité présentée par l'unification en cette matière. Principales divergences de législations existant avant la Convention historique des efforts. Etude de la Convention de 1924. L'accueil qu'elle a reçu	169
II. <i>Le connaissement</i> . Utilité présentée par l'unification en cette matière. Principales divergences de législations existant avant la Convention de 1924. L'accueil qu'elle a reçu.....	184
III. <i>Les privilèges et hypothèques</i> . Utilité présentée par l'unification en cette matière. Principales divergences de législations existant avant la Convention. Historique des efforts. Etude de la Convention de 1926. L'accueil qu'elle a reçu.....	206
IV. <i>Les immunités des navires d'Etat</i> . Intérêt présenté par l'unification en cette matière. Divergences de conceptions entre la France, l'Angleterre et les Etats-Unis. Etude de la Convention de 1926. L'accueil qu'elle a reçu.....	220
Chapitre II. — Procédés. Techniques et méthodes.....	231
<i>Section I. — Procédés</i>	<i>231</i>
§ I. Initiative privée. a) Imitation spontanée; b) Unification concertée. Organisation. Résultats. Avantages	231
§ II. Intervention de l'Etat. a) Imitation spontanée. Exemples. Avantages; b) Vote de lois identiques avec entente préalable sans traité diplomatique. Organisation. Exemples. Avantages; c) Les traités diplomatiques. Comment on les obtient. Exemples. Avantages ..	234
<i>Section II. Techniques</i>	<i>238</i>
§ I. Technique anglo-saxonne. Caractère. Appréciation. Exemples ..	238
§ II. Technique allemande. Caractères. Appréciation.....	240
§ III. Technique française. Caractères. Appréciation.....	242

<i>Section III. — Méthodes. Adoption d'une règle déjà en vigueur dans un état. Avantages. Difficulté. Exemples. Création d'une règle nouvelle. Avantages</i>	243
Chapitre III. — Utilité des efforts vers l'unification internationale du Droit commercial maritime	245
<i>Section I. — Avantages présentés par l'uniformité. Possibilités de réalisation : avantages de l'uniformité au point de vue spéculatif et au point de vue pratique; arguments invoqués : l'essence du Droit maritime, particularisme, histoire, indépendance du Droit maritime à l'égard des principes du Droit général, l'unification se réalise dans d'autres branches du droit; concentration des professions maritimes, développement de l'esprit d'unification, l'unification du Droit commercial maritime compléterait celle du Droit public maritime déjà commencé</i>	245
<i>Section II. — Les obstacles à l'unification. Critique des raisons invoquées par les partisans de l'unification; l'essence du Droit maritime, l'histoire, les rapports du Droit maritime avec le Droit privé général. — Obstacles d'ordre économique : intérêts particuliers et intérêts nationaux. — Obstacles d'ordre psychologique : différences de civilisations, routine, orgueil national, etc. — Obstacles techniques : obstacles résultant de chaque procédé possible, de chaque méthode possible et notamment au point de vue des Conventions, difficulté de réaliser l'accord, difficulté constitutionnelle, difficulté résultant de l'intervention des parlements, question de l'ordre public interne, des organisations administratives nationales. Difficultés résultant des techniques possibles. Obstacles résultant de la multiplicité des langues : nécessité de traduire, impossibilité de traduire exactement. Obstacles paraissant lors de l'application : Les divergences d'interprétation, question d'une juridiction internationale</i>	249
CONCLUSION : Les Conventions déjà obtenues n'ont pas réalisé l'unification mais une sorte de Droit international privé qui donnera lieu à des divergences. Les Etats veulent garder leur individualité et leur indépendance. Pour réaliser l'uniformité il faudrait un législateur une administration, une juridiction internationale, en somme une souveraineté internationale	267
Peut-être y arriverons-nous lorsque la notion de communauté internationale sera entrée dans les esprits et que nous aurons une véritable Société des Nations, mais nous en sommes loin. Mieux vaut donc tout en travaillant à l'unification, créer un Droit international privé général	267
BIBLIOGRAPHIE	271

